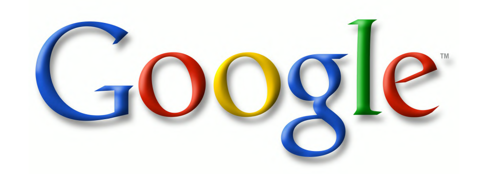
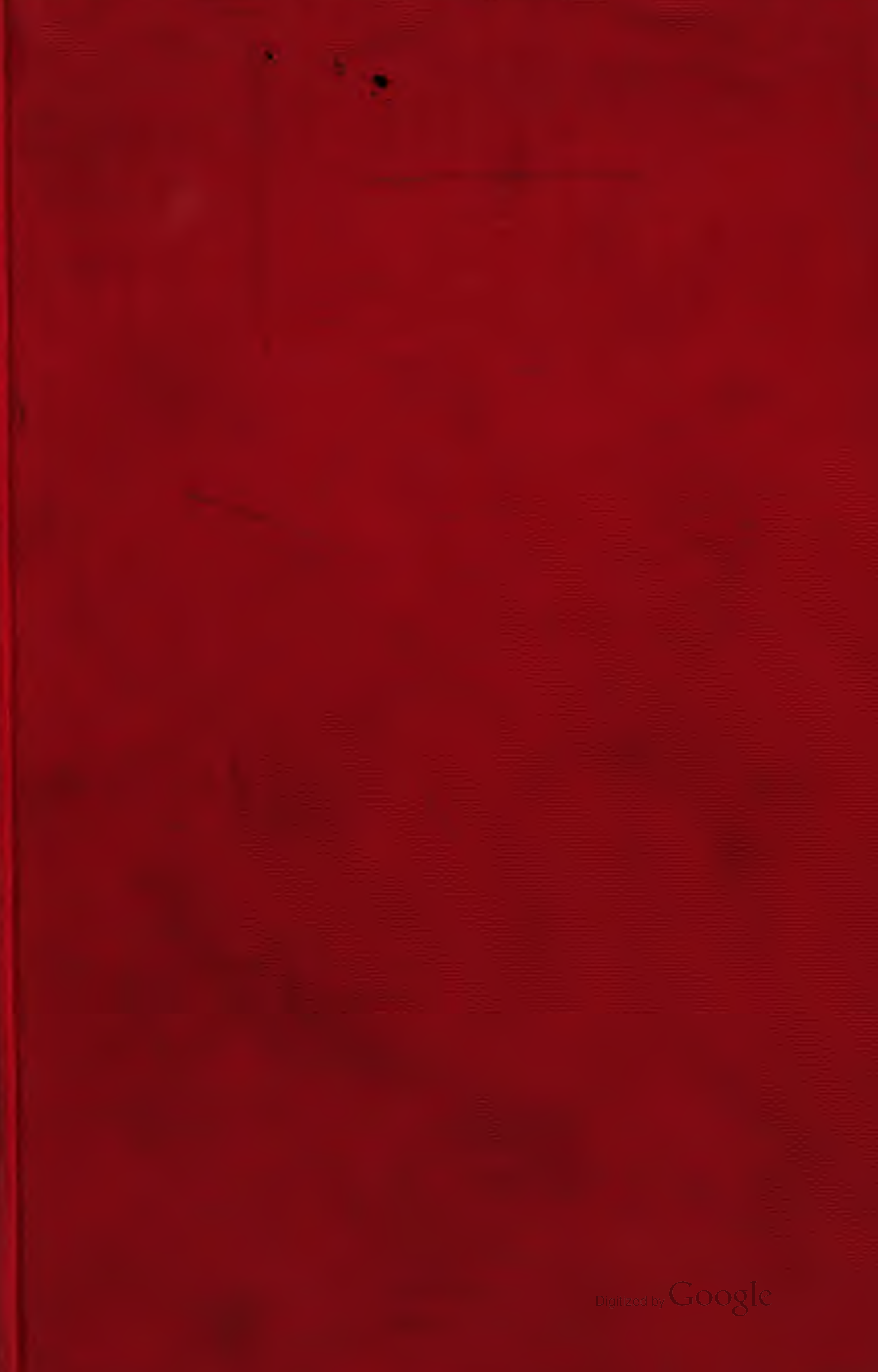
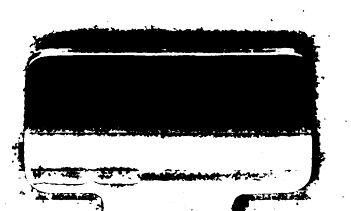






Digitized by Google


LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN



VERGLEICHENDE

STATISTIK DES HANDELS

DER



DEUTSCHEN STAATEN.

VON

HEINRICH RAU.

WIEN 1863.
WILHELM BRAUMÜLLER
K. K. HOFBUCHHÄNDLER.

Als der Verfasser sich die Aufgabe stellte, in vergleichender statistischer Weise den Handel und Verkehr der deutschen Staaten zu schildern, verkannte er nicht die Schwierigkeiten dieses Unternehmens.

Die handelsstatistischen Nachweisungen der autonomen Handelsgebiete Deutschland's stehen untereinander ausser aller Beziehung und behandeln ihren Stoff, mehr oder weniger eingehend, nach verschiedenen Systemen. So schliesset nur allzuhäufig das Verschiedensein der Publicationen gleichförmige Darstellung und die Würdigung verwandter oder entgegengesetzter Momente aus.

Es war des Verfassers eifriges Bestreben, immer die neuesten Daten zu benützen und mitzutheilen. Und doch konnten wir nicht überall dem forteilenden Strome der Publicationen folgen: während der Drucklegung wurden wir von Neuem überholt.

Nachsicht möge dort walten, wo Lücken der Nachweisungen durch eigene Berechnung auf Grundlage als giltig anerkannter Erfahrungssätze ergänzt sind. Diese Resultate können auf nicht mehr als auf Wahrscheinlichkeit Anspruch machen, und, wie es des Le-

bens stete Bewegung und Wechsel mit sich bringen, liegt oft ein weiter Raum zwischen dem Wahrscheinlichen und dem Wahren, dem wirklich Geschehenen. —

Wenn der Inhalt dieses Buches Jenen, welche sich um das volkswirthschaftliche Wohl und Gedeihen unserer Nation kümmern, von einigem Nutzen sein kann, dann ist des Verfassers Mühen belohnt . . . möge es sein!

Wien, im September 1862.

Rau.

Inhalt.

	Seite
Einleitung	1—2
Hamburg (1860).	
Gebiet, Bewohner	3
Waaren-Einfuhr und Ausfuhr	3—17
Menge und Werth der Einfuhr	4
Herkunft und Beschaffenheit der Einfuhr	5—15
Ausfuhr	15—17
Verkehr in Contanten und edlen Metallen	17
Seeschifffahrt	18—21
angekommene Fahrzeuge	19
abgegangene „	20
Rhederei	21
See-Assecuranz-Geschäft	22
Auswanderer-Beförderung	22
Elbeschifffahrt	23
Bremen (1860).	
Gebiet, Bewohner	24
Waaren-Einfuhr und Ausfuhr	24—38
deren Mengen und Werthe	24—25
Herkunft und Bestimmung	25—35
der Einfuhr	25—30
der Ausfuhr	30—35
Waarengattungen und Gruppen	35—37
Contanten-Verkehr	37—38
Seeschifffahrt	38—44
angekommene Schiffe	38—39
abgegangene „	39—41
Rhederei	41—42
See-Assecuranz-Geschäft	42
Auswanderer-Beförderung	42
Weser-Flussschifffahrt	42—43

Lübeck (1860).

Seite

Gebiet und Bewohner . . . 44
Einfuhr . . . 44—46
Menge und Werth . . . 44
Herkunft . . . 45
Verkehr in edlen Metallen . . . 46—47
Seeschifffahrt . . . 47—49
Schifffahrtsbewegung . . . 47—49
Rhederei . . . 49
See-Assecuranz-Geschäft . . . 49

Mecklenburg-Schwerin.

Gebiet, Bewohner . . . 50
Einfuhr, Ausfuhr . . . 51—52
Seeschifffahrt . . . 52
Rhederei . . . 52

Der Zollverein (1860).

Gebiet, Bewohner, volkswirthschaftl. Verhältnisse . . . 53—57
Einfuhr und Ausfuhrhandel . . . 57—82
im Allgemeinen . . . 57—59
nach Mengen und Werthen . . . 59—65
„ Waarengattungen u. -Gruppen . . . 65—80
„ Herkunft und Bestimmung . . . 80—82
Durchfuhrhandel . . . 82—84
Verkehr der grossen vereinsländischen Messplätze . . . 84—88
See-Schifffahrt und Rhederei des Zollvereins: . . . 88—103
A. See-Schifffahrt und Rhederei Preussens . . . 88—97
Flussschifferei Preussens . . . 97—98
B. See-Schifffahrt und Rhederei Hannover's . . . 98—102
C. „ „ „ Oldenburg's . . . 102—103
Binnenschifffahrt im Zollverein: . . . 103
A. Schifffahrtsverkehr auf dem Rheine . . . 103—109
B. „ „ „ der Ems . . . 109
C. „ „ „ „ Weser . . . 110
D. „ „ „ „ Elbe . . . 110—112
E. „ „ „ „ Oder . . . 111
F. „ „ „ „ Weichsel . . . 112—113
Die Zolleinnahmen des Zollvereins . . . 113

Oesterreich (1860—1861).

Gebiet, Bewohner, volkswirthschaftl. Verhältnisse . . . 114—121
Einfuhr und Ausfuhr . . . 121—150
A. Einfuhr und Ausfuhr zum Verbrauche . . . 121—149
im Allgemeinen . . . 121—124
1) Waarengruppen- und Gattungen der Ein- und Ausfuhr . 125—145
2) Herkunft und Bestimmung der Ein- und Ausfuhr zum Verbrauche . . . 145—149
B. Einfuhr u. Ausfuhr zur Zubereitung u. auf ungewissen Verkauf . 149—150
Durchfuhr . . . 150—152
See-Schifffahrt, Seehandel, Rhederei . . . 152—175

Seite

See-Schifffahrtsverkehr der österreichischen Häfen . . . . . . 153 – 161
Ankünfte . . . . 154—157
abgegangene Seeschiffe . . . . 157—160
Seehandel der österreichischen Häfen . . . . 161—164
Vertheilung der Schifffahrtsbewegung auf die Küstenprovinzen . . 164—165
Schifffahrt und Handel von Triest . . . . 165—174
Rhederei Oesterreichs . . . . 174—175
Fluss-Schifffahrt . . . . 175—177
Zolleinnahmen 177

Holstein (1860).

Einfuhr und Ausfuhr . . . . 178—179
Seeschiffahrts-Verkehr . . . . 179—182
Handelsmarine 182
Anhang: die Handelsflotte Deutschlands 183
Nachträge 184

Einleitung.

Die Bestimmung des Begriffes „Statistik“ bildet noch immer ein Problem und es ist nicht zu verkennen, dass das Auseinandergehen der Ansichten über das Object und den Umfang, ja selbst über die Behandlung und Methode dieser Wissenschaft, von Nachtheil für deren Fortentwicklung selbst ist.

Die Verschiedenheiten der Erklärung des Begriffes Statistik entstehen grundsätzlich aus der Divergenz der Ansichten über das Object dieser Wissenschaft. So getheilt dieselben auch sein mögen, lassen sie sich doch nach drei Hauptrichtungen sondern: Gegenstand der Forschungen der Statistik soll nach den Einen der Staat, nach den Andern der ganze Kreis der socialen Verhältnisse überhaupt, nach einer dritten, in unseren Tagen die meisten Anhänger zählenden Theorie, der Mensch sein. — Unschwer ist thatsächlich der negative Beweis zu führen, dass jede dieser Bestimmungen zu eng sei, den Gegenstand der Statistik nicht erschöpfe. Es gibt kein umfassendes Werk aus dem Gebiete der Statistik, welches nicht in seinen Bereich Dinge aufnähme, die mit den essentiellen Eigenschaften, dem Willen, der Macht, den Zwecken, sei es des Staates, der Gesellschaft oder des Menschen ausser Verbindung stehen (Statistik meteorologischer Erscheinungen etc).

So weist die geltende Praxis der Darstellung der Statistik selbst darauf hin, deren Feld weiter zu begrenzen, als die Begriffe Staat, Gesellschaft, Individuum reichen — nur eine Definition ist zutreffend: „die Statistik ist die Wissenschaft im Raume“, im Gegensatze zur Geschichte, der Kunde des Geschehenen. Methode und Zweck der Statistik lassen diese Begriffsbestimmung in scharfen Umrissen hervortreten: Methode der Statistik ist es die Gegenstände im Raume in ihrer Vielheit aufzufassen, die numerische Qualität der Erscheinungen als Grundlage anzunehmen, und mittelst derselben löst sie ihre Aufgabe, die Ermittlung der Gesetze, nach welchen die Erscheinungen im Raume erfolgen.

Je gleichartiger, je zahlreicher die Summe dieser Erscheinungen ist, um so präciser, reicher wird auch die Summe von Beobachtungen, um so verlässlicher und lohnender wird die Reihe von Schlüssen sein, die denselben abzugewinnen sind. In dieser Beziehung bildet die Vielheit der

Individuen, die Bevölkerung, wohl das am Lohnendsten auszubeutende Object statistischer Forschungen und Beobachtungen, und daran mag sich ebensowohl in Bezug auf die Reichhaltigkeit der Beobachtungen, als auf das wissenschaftliche und practische Interesse, welches deren Resultate erregen, das ganze Gebiet der Volkswirthschaft reihen. Und insbesondere der Handel, einer der stärksten Zweige der Volkswirthschaft, bietet der Statistik ein dankbares Feld, denn die Bemessung desselben und seiner Hilfsmittel, die Ermittlung der Gesetze von dessen Zunahme und Bedeutung kann verlässlich nur auf Grundlage numerisch bestimmter Beobachtungen geschehen. So lassen sich auch Versuche und Anfänge zur Bildung einer Handelsstatistik noch in frühere Epochen hinauf verfolgen, als zu jener jüngeren, welche die Statistik als Wissenschaft schuf. —

Die Nachweisungen und Beobachtungen, wie sie heute vorliegen, gestatten es der Statistik des Handels nur den Waarenverkehr des Aussenhandels aufzunehmen, doch liegen wenigstens für die Mittel und Wege der Beförderung des Binnenverkehrs zahlreiche Daten vor. So wird sich denn auch die vergleichende Statistik des deutschen Handels darauf zu beschränken haben, den Fremdhandel der selbständigen deutschen Handelsgebiete und deren Verkehrsmittel zu schildern. Selbständige Handelsgebiete bilden im deutschen Staatenbunde folgende Staaten und Ländergruppen: die freien Hansestädte Hamburg, Bremen, Lübeck, ferner Mecklenburg (in diesen Staaten gilt fast uneingeschränkt das Princip der Handelsfreiheit), der deutsche Zollverein, das österreichische Zollgebiet, Holstein — zusammen 21.296 Quadrat-Meilen mit 70.500.000 Bewohnern.

Die in der folgenden Darstellung gebrauchten Maasse sind die aus dem metrischen Systeme abgeleiteten (Zollpfund = $1/2$ Kilogramm, Centner = 100 Pfund, Tonne = 20 Centner, für Flüssigkeiten oder als Raummass der Liter); als Einheit der Werthbezeichnung gilt für sämmtliche Staaten, mit Ausnahme Oesterreichs, der Vereins-Thaler, für Oesterreich der Gulden Oe. W. ($1 \cdot_5$ Gulden = 1 Thaler).

HAMBURG.

Gebiet und Bewohner.

Das Gebiet der freien Stadt Hamburg umfast 6·4 □ Meilen mit 223.000 Bewohnern. Die Stadt selbst liegt am rechten Elbeufer, an der Mündung der Alster in die Elbe, also über fünfzehn Meilen von der Elbemündung entfernt und zählt mit den Vorstädten St. Georg und St. Pauli 172.000 Einwohner. Obwohl ziemlich ferne von der Strommündung gelegen, ist Hamburg als Seehandelsplatz anzusehen, denn die flachen Elbeufer treten so weit zurück, dass der mächtige Strom bis zur Stadt selbst Ebbe und Fluth zeigt und grössere Handelsfahrzeuge trägt. Eigentlicher Hafen von Hamburg ist der an der Nordsee, am linken Ufer der Elbemündung gelegene Ort Cuxhafen. Die geographische Lage dieses grössten deutschen Handelsplatzes zeigt sich somit in commercieller Beziehung als sehr günstig; derselbe besitzt alle Vortheile des Seeverkehres und ist mit seinen hochcultivirten Hinterländern durch eine treffliche natürliche Wasserstrasse, die Elbe, durch Eisenbahnlinien und durch den Stecknitzer Kanal mit der Ostsee in directen Verkehr gesetzt. So erscheint Hamburg in Betreff des überseeischen Verkehrs als natürlicher Stapelplatz im grössten Massstabe des Zollvereins, beziehungsweise des nordöstlichen Europa überhaupt, ferner des nördlichen Oesterreich (bezüglich einzelner Waarengattungen erstreckt sich der commercielle Rayon Hamburgs in der Richtung nach Süden bis nach Wien) — und zwar ebensowohl für die Einfuhr als für die Ausfuhr dieser Binnen- und Küstenländer.

Einfuhr und Ausfuhr.

Die sofort mitzutheilenden Mengen und Werthe des Waarenverkehrs bieten für ihre Genauigkeit und Verlässlichkeit sichere Garantien. Als Material für diese Zusammenstellungen dienen die beim Hamburger Zollamte eingereichten Declarationsscheine, welche die Waarenwerthe nach den jeweils geltenden Börsenpreisen enthalten müssen. Da die Einfuhrzölle bei den Waaren, welche denselben unterworfen, nur ½ Percent des Werthes betragen, sind zu niedrige Declarationen aus fraudulösem Eigennutz wenig zu befürchten. Uebrigens sorgen die strenge und sachverständige Controle und hohe Geldstrafen für etwaige Umgehungen der Bestimmungen über die Werths-Declarationen. — Leider ist es nur die

Einfuhr deren Ziffern ein vollständiges Bild entwerfen lassen, denn seit der Aufhebung der Ausfuhrzölle im Jahre 1857 werden die Ziffern der Ausfuhr nicht mehr publicirt, weil mit den Ausgangszöllen zugleich auch die Ausgangsdeclarationen, das Materiale der statistischen Zusammenstellung, wegfielen. Wohl ist zu bedauern, dass die Darstellung der Handelsbewegung des ersten deutschen Handelsplatzes eine lückenhafte bleiben muss.

Die vollständigen handelsstatistischen Nachweisungen des Hamburger Waarenverkehres beginnen erst mit dem Jahre 1845. Für einzelne wichtige Waarengattungen erstrecken sich die Aufzeichnungen bis zum Jahre 1830.

Die **Menge** der **Einfuhr** war Centner netto:

	Seewärts	landwärts	Zusammen
1845:	—	—	23,211.050
1851:	15,016.643	10,569.287	25,585.930
1852:	16,634.663	11,505.622	28,140.285
1853:	14,750.168	12,258.060	27,008.228
1854:	15,729.391	14,124.624	29,854.015
1855:	18,805.106	12,961.900	31,767.006
1856:	22,352.431	14,464.581	36,817,012
1857:	20,649.058	16,154.513	36,803.571
1858:	19,657.977	12,542.573	32,200.550
1859:	19,154.804	14,497.235	33,652.039
1860:	20,385.211	17,437.250	37,822.469

Der **Werth** der **Einfuhr** excl. Contanten betrug Thaler:

	Seewärts (incl. Altona)	Land- u. flusswärts	Zusammen
[1]) 1845:	88,501.230	57,439.465	145,940.695
1851:	103,776.560	60,946.895	164,723.455
1852:	108,504.965	74,933.180	173,438.145
1853:	109,961.325	78,473.735	188,435.060
1854:	129,374.870	96,160.225	225,535.095
1855:	142,102.910	84,164.595	226,267.505
1856:	166,552.825	97,356.920	263,909.745
1857:	167,018.395	111,964.565	278,982.960
1858:	126,625.580	77,937.855	204,563.435
1859:	133,717.420	102,018.595	235,736.015
1860:	157,393.960	114,920.550	272,314.510

Diese Zahlen zeigen den raschen Fortschritt des Hamburger Einfuhrhandels, die unverhältnissmässige Zunahme der Zufuhr von 1855 — 1856 und die nachhaltige Wirkung der Handelskrise des Jahres 1857. In den fünfjährigen Zeitraume von 1851—1855 war die mittlere Zunahme des Werthes der Einfuhr pro Jahr gegenüber dem Durchschnittswerthe derselben in dem nämlichen Zeitraume $7 \cdot_5$ Percent. Dagegen betrug die Zunahme von 1855—1857 mehr als 23 Percent und der Abfall von 1857—1858 fast 27 Percent. Die rasche Zunahme von 1858—1860 (im

[1]) Incl. Contanten; dieselben dürften 5 Mill. Thaler betragen haben.

Mittel nahezu 17 Percent für das Jahr) beweist aber auch auf welchen sicheren Grundlagen der Handel Hamburgs vorwärts schreitet, denn schon im Jahre 1861 wurde der 1857 sprungweise erreichte Maximalstand der Einfuhr unseres Jahrhunderts wiederum durch stetige, durch vermehrte Consumtion der Absatzländer in natürlicher Weise bedingte Zunahme erlangt.

Herkunft der Einfuhren. Die Uebersicht der Einfuhrwerthe auf der gegenüberstehenden Seite enthält zugleich eine für die Frage der Herkunft der Waaren wichtige Scheidung, indem sie die maritime Einfuhr von jener trennt, welche land- und flusswärts erfolgte. Da nunmehr die Frage der Provenienzen zu erörtern, so beginnen wir mit der Einfuhr seewärts, welche in folgenden drei Hauptrichtungen erfolgte:

Einfuhrwerthe seewärts excl. Contanten:

	von		
	Transatlant Plätzen: Thlr.	Europa u. d. Levante: Thlr.	u. über Altona: Thlr.
[1]) 1845:	18,460.630	63,817.100	6,223.510
1851:	20,595.015	66,622.470	16,559.075
1852:	21,759.340	66,151.600	20,594.024
1853:	23,121.780	65,676.840	21,162.715
1854:	26,520.270	77,257.615	25,596.985
1855:	26,443.150	88,224.900	27,434.860
1856:	35,813.780	100,570.500	30,168.545
1857:	38,909.620	100,361.320	27,747.455
1858:	25,799.370	76.353.495	22,472.715
1859:	28,116.505	83,142.740	22,400.175
1860:	28,924.675	98,254,255	30,215.030

Vom Jahre 1851 bis 1860 war die Zunahme der Einfuhr aus transatlantischen Plätzen 41 %, jene Europa's und der Levante $47{\cdot}_5$% die Zunahme der Einfuhr über Altona $82{\cdot}_2$. Die stärksten Schwankungen erlitt die Einfuhr aus den transatlantischen Hafenplätzen, sie erfuhr bis zum Jahre 1857 unter den Hauptrichtungen der See-Einfuhr die stärkste Zunahme (von 1851 bis zum Jahre 1857 $89{\cdot}_5$%), sie wurde von der Krise des Jahres 1857 am stärksten betroffen und hat lange noch nicht ihren Maximalstand wieder eingeholt, wie bei den Einfuhren aus den Hafenplätzen Europas und der Levante und jener Altona's im Jahre 1860 nahezu geschehen ist.

Gehen wir auf das Detail der Einfuhr seewärts ein, so sind es die in der Tabelle auf folgender Seite angegebenen Länder, deren Importe zur See nach Hamburg im Decennium 1851—1860 den Werth von einer Million Thaler übersteigt oder beiläufig erreichte.

Der Reihenfolge dieser Uebersicht uns anschliessend, beginnen wir mit den Ländern der transatlantischen Einfuhr und zwar mit jener von Amerika:

[1]) Incl. Contanten.

Einfuhren seewärts nach den Herkunftsländern. (Excl. Contanten.)

Länder[1]	[2]1845	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860
	Thaler										
	A. Amerika.										
Brasilien	6,140.760	7,796.095	5,784.470	7,585.175	6,823.625	8,022.155	6,498.000	9,442.260	4,770.515	5,667.745	5,091.875
Verein-Staaten .	3,682.185	2,366,350	3,635.13 5	4,364.655	5,224.975	4,404.445	7,497.370	0,592.530	4,322.145	.6,088.590	7,113.620
Amerik. Westküste	690.145	779.505	1,312.840	1,719.490	1,678.485	2,535.395	5,092.625	4,358.745	4,292.910	4,137.435	3,517.270
Cuba	2,591.980	2,894.945	3,037.265	2,645.695	3,278.025	3,513.670	5,550.670	3,946.050	3,404.300	4,369.820	4,378 845
Venezuela . . .	985.820	1,430.025	1,433.325	1,394.405	1,717.925	1,747.460	1,610.865	2,226.670	1,863.800	1,876.025	1,709.040
Haiti	1,252.665	1,232.375	1,303.725	1,303.725	1,523.885	1,304.325	1,703.935	2,441.695	1,470.415	1,793.660	2,732.160
	B. Asien.										
Brit. Ostindien .	154.695	406.825	631.635	284.590	533.360	1,028.145	1,705.250	3,196.165	2,061.990	1,320.085	789.615
China	33.220	851.400	973.660	1,415.500	1,045.210	925.495	1,981.915	803.775	1,091,740	359.540	860.885
	C. Europa.										
England . . .	46,906.370	52,743.565	52,698.065	52,485.830	62,044.870	73,627.200	81,500.160	80,005.005	64,898.650	66,396.935	80,471.210
Frankreich . . .	6,308.065	3,720.415	3,173.865	3,121.240	2,700.650	2,048.760	3,918.595	5,098.660	3,208.545	4,621.035	5,075.935
Niederlande . .	4,441.500	4,105.810	3,574.280	3,334.110	4,355.225	3,875.130	3,495.765	3,141.405	2,876.885	3,004.740	3,450.920
Belgien	1,078.210	1,430.400	1,456.665	1,233.800	1,427.770	1,377.305	2,220.770	2,359.565	1,721.735	2,227.205	2,125.365
Bremen und Weser	1,162.915	981.380	998.645	1,045.135	1,410.175	1,594.135	1,781.525	2,366.560	1,216.995	1,300.480	1,406.775
Norwegen . . .	107.520	[3]140.160	194.245	210.730	440.745	528.435	1,008.430	946.290	789.515	977.665	1,092.930
Spanien	412.205	367.465	472.830	709.325	1,321.290	1,412.480	1,409.440	2,156.405	685.585	871.035	775.015
Portugal	512.885	317.245	618.160	862.695	694.720	740.210	1,066.525	1,103.275	381.505	554.110	732.285
über Altona . .	6,223.510	16,559.075	20,594.025	31,162.715	25,596.985	27,434.860	30,168.545	27,747.455	22,472.715	22,458.175	30,215.030

[1] Nur jene Länder oder Küsten wurden in vorstehender Uebersicht aufgenommen, deren Importe über 1 Mill. Thaler an Werth betrugen oder nahezu diesen Werth erreichten.
[2] Incl. Contanten.
[3] und Schweden.

A. Amerika. Die Waareneinfuhr aus den genannten Ländern Amerika's bestand im Jahre 1860 aus folgenden wichtigeren Waarengattungen:[1])

a. Aus Brasilien:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Caffee	126.900	2,493.345	Trockene Wildhäute	14.267	461.255
Tabak	42.107	793.095	Rohzucker . . .	21.750	186.445
Gesalzene Wildhäute	28.745	607.530	Cacao	7.253	151.665

b. Aus den vereinigten Staaten:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Baumwolle . . .	126.157	2,469.935	Ledertuch . . .	—	204.380
Wallfischbarten . .	3.508	487.155	Terpentinöl . . .	16.973	187.715
Tabak	20.120	470.965	Blauholz-Extract .	15.179	178.430
Pelzwerk	—	351.270	Sohlleder . . .	4.717	174.150
Hopfen	7.258	273.840	Reis	20.674	153.795
Harz	154.027	243.475	Gesalzene Wildhäute	8.669	153.640

c. Von der Westküste Amerika's:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Guano	397.268	1,682.600	Trockene Wildhäute	7.289	212.055
Caffee	17.368	373.100	Kupfer und Silbererz	33.358	155.750
Cacao	15.403	334.520	Kupfer	4.565	132.350
Rohsalpeter . .	61.008	260.750			

d. Aus Cuba:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Cigarren (Mille) . .	52.441	1,653.035	Tabak	25.613	1,175.785
Rohzucker . . .	136.750	1,322.720			

e. Aus Venezuela:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Caffee	61.000	1.307.110	Trockene Wildhäute	3.858	113.665

f. Aus Hayti:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Caffee	83.333	1,694.295	Mahagoniholz (□ Fuss)	756.202	184.835
Rohtabak . . .	23.011	598.810			

B. Bedeutenderen directen Import seewärts liefern im Jahre 1860 nur zwei Gebiete Asiens:

a. Britisch Ostindien:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Baumwolle . . .	20.098	287.700	Häute	7.068	176.825

b. China:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Cassia lignea . .	8.066	243.065	Rohzucker . . .	22.705	191.090
Thee	3.763	222.990			

C. Einfuhr aus europäischen Häfen. Im Seeverkehre mit den Staaten Europa's, und unter allen Staaten, mit welchen Hamburg directen Seehandel führt, nimmt die erste Stelle ein England, und zwar ebensowohl bezüglich der Waaren, welche nach England von transatlantischen Küsten gelangten, als der englischen Industrieproducte:

[1]) Es sind nur jene Waarengattungen und deren Mengen verzeichnet, deren Einfuhrwerthe den Betrag von 100.000 Thalern überschritten.

1860.

a. Importe aus England:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Twiste und Baumwollgarne	291.596	11,373.245	Gelbmetalle	10.510	307.835
Woll- u. Halbwollgarne	101.669	9,889.655	Steinzeug	—	269.550
Wollen- und Halbwollwaaren	—	7,331.390	Cocosöl	16.911	261.300
Baumwollwaaren	—	6,744.925	Chromsaures Kali	7.835	243.135
Baumwolle	303.156	5,730.425	Kupfer	6.709	240.400
Leinengarn und Zwirn	71,324	3.484.660	Tabak	9.580	235.675
Pelzfelle	—	3,280.500	Gummischuhe (Paar)	437.525	224.640
Div. Manufacturwaaren	—	2,702.750	Cochenille	2.055	210 565
Leinen und Leinenwaaren	—	2,516.030	Grobe Eisenwaaren	44.139	199.055
Steinkohlen u. Cinders (Hectoliter)	523.936	2.376.570	Cautschouk	2.672	185.920
Indigo	7.814	1,886.000	Rosinen	22.585	185.180
Seide	2,884	1,803.795	Schellack	2.559	183.265
Seiden- und Halbseidenwaaren	—	1,626.570	Rum	—	182.640
Schafwolle	22.179	1,446.845	Elfenbein und Elephanten-Zähne	763	180.145
Thee	16.674	1,585.410	Cement	188.809	164.615
Maschinen und Maschinen-Bestandtheile	—	813.345	Dachschiefer	—	164.435
Eisen u. Stahlwaaren, feine	—	795.860	Reis	36.003	161.370
Trockene amer. Häute	27.843	780.045	Wein und Champagner	—	161.370
Leder	—	751.905	Calc. Soda	44.014	160.495
Leinöl	66.514	634.160	Guano	50.776	157.010
Schmiedeisen	208.692	618.930	Metallwaaren	—	143.490
Rohzucker	60.305	437.325	Haare	1,220	137.865
Kurzwaaren	—	418.050	Stahl	12.173	131.635
Gesalz. amerik. Häute	19.466	377.255	Weissblech	—	125.630
Ostindische Kips und Kuhhäute	17.722	359-640	Gold- und Silberwaaren	—	121.860
Caffee	17.713	347.015	Pfeffer	8.663	121.490
Pferde (Stück)	482	317.550	Gummiwaaren	—	118.260
			Cacao	5.407	117.720
			Strohgeflechte	—	117.435
			Kanin. u. Hasenhaare	450	112,370
			Bücher	—	108.475
			Laugenessenz	17.735	103.600
			Syrup und Melasse	19.728	101.845

b. Importe aus Frankreich;

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Wein (Liter)	5,964.319	1,372.775	Manufacturwaaren	—	183.350
Trockene amer. Häute	15.216	480.610	Cognac (Liter)	213.109	132.750
Gesalzene „ „	21.086	405.975	Catharinen-Pflaumen	13.740	130.435
Caffee	11.866	243.550	Baumwolle	6.147	124.900
Olivenöl	21.086	197.440			

c. Aus den Niederlanden:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Caffee	25.696	560.815	Wein und Champagner	—	119.220
Zuckerraffinate	37.617	402.290	Cautschouk	1.458	115.500
Käse	19.372	354.085	Stearinlichter	3.247	114.070
Rohzucker	21.054	177.800	Stuhlrohr	17.567	113.770

d. Aus Belgien:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Melis und Lomps	28.157	322.300	Eisennägel	20.066	134.760
Trockene amer. Häute	6.126	214.880	Gesalzene amer. Häute	5.408	118.685
Leinen	—	190.880	Fensterglas	—	117.965
Baumwollwaaren	—	179.285			

e. Ueber Bremen und die Weser:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Tabak	21.366	307.795	Reis	33.386	121.040
Melis	12.051	138.000			

f. Ueber Norwegen:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Thran	—	203.075	Kalbfelle	—	169.435
Kupfer	5.131	181.160	Häringe	—	124.435

g. Aus Spanien:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Wein (Liter)	1,306.132	372.145	Rosinen	12.650	171.755

h. Aus Portugal:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Wein (Liter)	302.306	200.020	Wachs	1.739	100.745
Olivenöl „	75.238	194.865			

Die so sehr bedeutende Einfuhr über Altona wird vom Hamburger statistischen Bureau ganz der Seeeinfuhr zugerechnet; in der That sind auch die wichtigsten Positionen dieser Einfuhr solche, die nur durch den Seehandel hergestellt werden konnten (mit Ausnahme der Cerealien und thierischer Verzehrungsstoffe, welche theilweise landwärts aus Holstein nach Altona gelangten).

i. Importe von und über Altona im Jahre 1860:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Caffee	330.774	6,728.875	Cigarren (Mille)	24.651	270.860
Gesalz. Fleisch	102.662	1,751.455	Palm- und Cocosöl	17.324	264.365
Woll- u. Halbwollgarn	12.914	1,627.600	Leder	—	256.305
Twist u. Baumwollg.	34.896	1,323.400	Gesalzene Rindshäute	13.783	241.935
Weizen	—	1,194.700	Leinen- und Leinenwaaren	—	241.125
Wollen- u. Halbwollwaaren	—	1,002.690	Schafwolle	4.158	229.395
Butter	32.143	978.485	Guano	55.563	225.900
Weizen- und Roggenmehl	167.705	911.015	Pelzwerk	—	200.210
Baumwollwaaren	—	843.145	Steinkohlen (Hectoliter)	41.930	197.445
Schlachtvieh (Stück)	50.569	752.780	Indigo	760	179.135
Kalbfelle	—	687.540	Genever (Liter)	784.164	178.600
Leinengarn	12.448	611.600	Roggen	—	173.335
Rohzucker	59.966	554.675	Wein (Liter)	933.514	171.805
Thran	—	505.190	Victualien	—	168.065
Diverse Manufacturwaaren	—	490.355	Tabak	6.680	158.175
Gerste	—	360.400	Hafer	—	137.150
Baumwolle	17.043	306.500	Roh- und Gusseisen	116.594	129.405
Zuckerraffinate	30.396	303.855	Reis	42.232	125.090
Kornbranntwein und Spiritus (Liter)	2,003.417	270.860	Rüböl	8.957	116.070
			Schmalz	5.707	114.905
			Schinken und Würste	5.417	111.515
			Wachstuch	—	108.675

	Ctr.	Thlr.
Rohzink	15.922	107.310
Schaf- und Ziegenfelle	—	103.675
Trockene Rindshäute	3.240	102.415

Die Hauptsumme der Werthe Einfuhr land- und flusswärts wurde oben mitgetheilt. Die Provenienzen dieser Einfuhr sind bezüglich der Herkunftsländer nicht mit der Genauigkeit festzustellen, als uns diess die Ausweise über den Seeverkehr gestatteten, denn die Hamburger Handelsstatistik — offenbar durch die fast nicht zu überwindenden Schwierigkeiten betreffs der Feststellung des Absendungsortes jedes Colli bestimmt — berücksichtigt mehr die Verkehrslinien, welche die Einfuhr vermittelten, als die Länder ihrer Herkunft. Die Einzelrubriken der Richtungen, in welchen die Einfuhr land- und flusswärts eintraten, folgen. Ausgeschlossen ist der Verkehr in Contanten und edeln Metallen und nur jene Waarengattungen werden im Einzelnen angegeben, deren Werth in der Reihe der in der bestimmten Richtung eingeführten Artikel die Summe von **100.000** Thlr. überschritt:

a. Importe mittelst der Altona-Kieler Eisenbahn (also vorzugsweise aus Holstein und Schleswig):

	Ctr.	Thlr.
Butter	22.977	651.450
Schafwolle	2.948	138.295

Im Ganzen: Thlr. 1,577.145

b. Aus Lübeck (pr. Eisenbahn):

Schlachtvieh (Stück)	16.513	278.675
Bauholz	—	254.950
Tauwerk	21.515	249.635
Kupfer	7.067	245.560
Borsten	1.603	245.265
Pferdehaare	3.087	242.185
Talg	11.051	197.555
Weizen	—	194.750
Korn- und Kartoffelspiritus (Liter)	1,324.895	170.565
Theer	—	149.345
Butter	4.854	142.875
Schmiedeisen	29.844	130.730
Weizenmehl	25.340	128.575
Hanf	12.067	116.965
Kalbfelle	—	107.550
Total-Einfuhr:	Thlr.	4,445.300

c. Per Berlin-Hamburger Eisenbahn.

1) Aus dem Zollverein:

Wollen- u. Halbwollwaaren	—	12,614.125
Baumwollwaaren	—	6,004.755
Schafwolle	39.843	3,554.060
Woll- und Halbwollgarne	19.719	2.925.250
Leinenwaaren	—	2,601.910
Schlachtvieh (Stück)	94.832	2,093.640
Kurzwaaren	—	1,968.350
Spiritus (Liter)	11,580.208	1,877.280
Seiden- und Halbseidenwaaren	—	1,539.555
Kleesaat	77.511	1,473.360
Rohzink	222.609	1,471.785
Shuddy-Wolle	43.736	823.005
Hopfen	9.633	792.215
Holzwaaren	—	691.470
Glaswaaren	—	628.660
Div. Manufacturwaaren	—	574.115
Bücher	—	468 170
Pelzwerk u. a. Felle	—	453.375
Metallwaaren	—	434.655
Musik-Instrumente	—	407.080
Borsten	4.088	394.900

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Porzellanwaaren	—	392.380	Papierwaaren	—	139.415
Seide	620	385.075	Zündrequisiten	—	136.475
Leder	—	379.570	Sämereien	—	130.985
Lederwaaren	—	327.430	Papier	—	126.620
Butter	14.573	317.070	Physikal. Instrumente .	—	124.655
Gemälde und Lithographien	—	266.600	Waffen	—	121.810
Gerste	—	208.250	Federn	—	114.515
Weizen	—	198.300	Maschinen und Maschinenbestandtheile	—	110.325
Stroh- und Spangeflechte	—	155.750			

Total-Import aus dem Zollverein, via Berlin-Hamburger Bahn: Thlr. 51,148.560.

2) Weiter als vom Zollverein (vorwiegend Importe aus Oesterreich):

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Seiden- und gemischte Seidenwaaren	—	865.735	Schafwolle	7.236	602.745
Wollen- und Halbwollenwaaren	—	852.680	Glaswaaren	—	447.290
Baumwollwaaren	—	639.385	Kurzwaaren	—	238.625
			Manufacturwaaren	—	210.775
			Seide und Seidenabfälle .	197	117.640

Total-Einfuhr dieser Richtung: Thlr. 4,563.910.

3) Aus Mecklenburg:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Schlachtvieh . . . St.	127.313	2,050.510	Repssaat	102.600	390.750
Butter	47.880	1,484.275	Hafer	103.440	152.650
Weizen	214.800	699.700	Mehl	27.429	141.230
Schafwolle	9 215	640.660	Lumpen	24.416	134.295
Roggen	196.720	444.885	Spiritus (Liter) . . .	843.337	114.215

Total-Einfuhr: Thlr. 7,180.500.

4) Aus Lauenburg:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Mehl	44.151	239.910	Butter	4.722	147.195
Schlachtvieh (Stück) . .	14.896	239.005	Weizen	38.040	123.850

Total-Einfuhr: Thlr. 1,173.000.

Gesammt-Einfuhr via Hamburg-Berliner Bahn: Thlr. 68,960.735.

d. Elbewärts:

1) Von der Oberelbe, aus dem Zollverein:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Weizen	914.870	3,139.190	Rohzink	28.994	195.200
Gerste	997.220	2,092.255	Blei	28.346	195.075
Holz	—	1,591.545	Leinen	—	166.870
Repssaat	119.150	460.950	Shuddywolle	14.353	154.340
Spiritus (Liter) . . .	2,614.081	379.735	Syrup	42.822	147.915
Oelkuchen	177.171	325.465	Glaswaaren	—	143.075
Kleesaat	17.655	242.260	Papier	—	138.030
Kartoffeln	—	228,000	Zinkbleche	12.586	110.975
Rüböl	13.378	203.990			

Total-Einfuhr: Thlr. 11,946.685.

Weiter als vom Zollverein (aus Oesterreich):

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Kleesaat	17.591	339.915	Zündrequisiten	—	114.540
Glaswaaren	—	246.650			

Im Ganzen: Thlr. 1,157.990.

Aus Mecklenburg:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Weizen	203.030	660.625	Weizenmehl	26.918	149.625
Rüböl	13,701	170.270	Repssaat	37.790	142.315

Total-Einfuhr: Thlr. 1,440.150.

Aus Lauenburg Total-Einfuhr: Thlr. 165.610.

Im Ganzen die Einfuhr pr. Ober-Elbe: Thlr. 14,728.010.

2) Von der Nieder-Elbe, rechtes und linkes Ufer:

Mauersteine	—	321.025	Kartoffeln	126.400	123.900
Schlachtvieh (Stück)	11.670	291.000	Papier	—	123.570
Torf	—	192.280	Frisches Fleisch, Geflügel, Fische	—	113.470
Obst und Gemüse	—	134.825			
Weizen	37.840	128 950	Verschied. Victualien	—	101.260

Total-Einfuhr: Thlr. 2,461.675.

Von und über Hamburg:

Div. Manufacturwaaren	—	2,427.215	Kleesaat	12.907	265.025
Seiden- u. gem. Seidenwaaren	—	2.044.370	Twist u. Baumwollgarn	3.561	243.410
			Papier	—	240.280
Wollen- u. gem. Wollenwaaren	—	1,891.030	Diverse Metallwaaren	—	211.760
			Stearinkerzen	5.551	197.915
Baumwollenwaaren	—	914.085	Wein (Liter)	391.974	181.315
Schlachtvieh (Stück)	34.368	897.180	Gemälde und Lithographien	—	176.805
Eisenwaaren, feine	—	794.010			
Leinenwaaren	—	580.550	Leder	—	129.425
Kurzwaaren	—	446.030	Blei	17.264	123.655
Gummischuhe	—	419.290	Pferde (Stück)	359	119.100
Tabak	—	316.970	Kanin. u. Hasenhaare	453	110.840

Im Ganzen: Thlr. 17,575.400.

Also pr. Niederelbe 20,037.075 Thlr. und durch den Verkehr auf der ganzen Stromlänge der Elbe 34,765.085 Thlr.

e. Landwärts pr. Fuhr:

Schlachtvieh (Stück)	77.560	2,249.690	Milch u. a. Victualien	—	188.635
Butter	23.353	728.195	Weizen	39.270	133.900

Im Ganzen: 6,204.150.

f. Mit den Fahrposten:

Gold- und Silberwaaren	954.340	Wollenwaaren	140.475
Seidenwaaren	831.938	Baumwollwaaren	128.735
Taschenuhren	466.855		
Diverse Manufacturwaaren	172.660		

Im Ganzen: Thlr. 3,250.740.

g. Pr. Stecknitzer Kanal von Lübeck: 8.733 Ctr. — 22.575 Thlr.

Um nunmehr auf die **Waarengattungen der gesammten Einfuhr** überzugehen, sollen, da bei der Erörterung der Herkunft der Waaren ausreichend Details gegeben wurden, in grösseren Gruppen nur die Werth- und Mengenziffern jener Waarengattungen angegeben werden, welche in der Einfuhr den Werth von 1 Mill. Thaler überschritten:

1860.

a. Verzehrungsgegenstände:

	Ctr.	Thlr.
Caffee	695.673	14,170.220
Schlachtvieh (Stück)	427.741	8,878.645
Weizen	1,740.472	6,685.530
Butter	157.510	4,689.850
Tabak	184.784	4,440.250
Rohzucker	389.264	3,493.440
Branntwein	353.257	2,835.230
Hafer	978.735	2,774.360
Wein	213.491	2,628.970
Cigarren	16.260	2,547.405
Gesalzenes Schweinfleisch	100.000	1,712.100
Weizenmehl	305.066	1,653.665
Thee	23.275	1,462.815
Hopfen	26.114	1,329.790
Roggen	463.584	1,226.665
Zuckerraffinate, Melis etc.	106.418	1,200.625
Reis	251.501	1,026.555
Im Ganzen:	8,309.533	74,867.165

b. Rohstoffe und Halbfabrikate, incl. Bau- und Brennmaterialien:

	Ctr.	Thlr.
Woll- und Halbwollgarn	135.162	13,551.785
Twiste u. Baumwollgarn	332.193	13,033.030
Baumwolle	537.251	9,162.880
Schaf- u. Lammwolle	94.984	6,843.355
Rauhwerkfelle	14.073	4,390.290
Leinengarn u. Zwirn	85.094	4,171.765
Trockene am. Häute	84.986	2,593.080
Seide	3.929	2,469.680
Steinkohlen	9,730.842	2,460.055
Guano	531.953	2,155.540
Indigo	9.142	2,143.565
Bauholz	2,119.343	2,083.140
Pferde (Stück)	6.981	1,971.250
Leder	17.994	1,645.210
Kleesaat, weisse	68.448	1,586.590
Repssaat	278.650	1,370.845
Kalbfelle	23.405	1,221.370
Shuddywolle	65.721	1,066.530
Im Ganzen:	27,115.671	110,351.370

c. Manufactur- und Industriewaaren:

	Ctr.	Thlr.
Wollen- und Halbwollwaaren	127.793	24,027.685
Baumwollwaaren	152.671	15,558.595
Seiden- u. Halbseidenwaaren	10.365	7,115.165
Div. Manufactur- und Modewaaren	42.044	6,914.880
Leinen u. Leinenwaar.	124.264	6,550.690
Kurzwaaren	47.628	4,545.680
Glaswaaren	87.771	1,865.910
Eisen- u. Stahlwaaren, feine	39.890	1,786.630
Gold- u. Silberwaaren	120	1,262.995
Maschinen	65.774	1,191.445
Total:	1,389.441	87,095.975

Seiner Lage und Zollgesetzgebung nach erscheint Hamburg als grosses Entrepot, als Zwischenstation des maritimen Importes ebensowohl als des Exportes des deutschen Theils des Continents. So stellt sich das Verhältniss der Einfuhr Hamburgs so, dass die Einfuhr seewärts als Ausfuhr gegen den Continent, die Einfuhr aber landwärts als Export der Hinterländer erscheint. Auf Grundlage der Prüfung des Eintrittes oder der Herkunft der oben angeführten Waarenmengen und Werthe, gelangt man zu dem Schlusse, dass der binnenländische Export vollständig den maritimen Import zu decken vermag, und zwar nach allen Richtungen hin, d. h. eben sowohl bezüglich der Consumtionsartikel, Roh- und Hilfsstoffe, als auch betreffs der Industrieproducte, der Ganzfabricate. Letztere Behauptung

dürfte bezweifelt werden. Solchen Zweifeln soll folgende Uebersicht begegnen, welche die überwiegende Bedeutung des continentalen Importes der wichtigsten Kategorie von Industrieerzeugnissen, die Hamburg einführte, jener der Webeindustrie unwiderleglich nachweist.

Land der Herkunft:	Gewebte Manufacturwaaren					Gesammt-Werth
	Seiden- u. gem. Seidenw.	Wollen- u. gem. Wollenw.	Baumwollwaaren	Leinen und Leinenw.	Diverse Manufacturwaaren	
	Werth, Thaler:					
Grossbritanien	1,626.570	7,331.390	6,744.925	2,516.030	2,702.750	20,921.665
Belgien	180	19.940	179.285	190.880	45.890	436.175
Frankreich	51.725	28.375	37.120	640	183.350	301.210
Niederlande	580	15.875	6.740	15.720	840	39.755
Vereins-Staaten	1.480	310	16.530	2.590	10.325	31.235
China und Ostindien	15.985	—	680	165	—	16.830
Andere Seeplätze	2.555	6.305	3.320	1.270	4.715	18.165
Ueber Altona	95.095	1,002.690	843.145	241.125	490.355	2,672.410
Zusammen seewärts	1,794.170	8,404.885	7,831.745	2,968.420	3,438.225	24,437.445
pr. Berlin-Hamburg. Bahn						
Zollverein	1,539.555	13614125	6,004.755	2,601.910	574.115	23,334.460
Oesterreich, Schweiz etc.	865.735	852.680	639.385	13.465	209.565	2,580.830
Mecklenburg, Lauenburg	16.755	40.420	15.145	13.505	27.505	113.330
v. u. üb. Hamb. u. Lüneb.	2,044.375	1,891.070	914.985	580.695	2,429.715	7,860.840
mit den Fahrposten	831.935	140.475	128.735	34.445	172.025	1,307.615
von und über Lübeck	15.520	34.090	5.935	156.730	42.685	244.960
von der Ober-Elbe	—	175	2.645	167.820	—	180.640
pr. Altona-Kieler Bahn	3.255	42.195	14.165	6.990	14.400	81.005
landwärts pr. Fuhr	3.865	7,270	1.060	2.790	6.375	21.360
von der Nieder-Elbe	—	300	40	3.920	270	4.530
Zusamm. land- u. flussw.	5,320.995	15622800	7,726.850	3,582.270	3,576.655	35,729.570
Total	7,115.165	24027685	15558595	6,550.690	6,914.880	60,167.015

Für einige und zwar besonders wichtige Einfuhrartikel reichen die Daten bis zum Jahre 1830, und theilweise auch deren Preisnotirungen. Die Prüfung dieser Zahlenreihen erscheint in mehrfacher Beziehung von Interesse: sie charakterisiren das Aufblühen des hamburgischen Handels, und damit die steigende Consumtion der überseeischen Producte und Halbfabricate auf dem Continent, endlich verdienen die Preisschwankungen, die steigende oder sinkende Tendenz des Geldwerthes dieser Artikel, wohl die vollste Beachtung.

Es erhellt aus nachstehender Uebersicht, dass seit dem Jahre 1830 die Einfuhr an Rohzucker stetig abnahm; offenbar die Wirkung des raschen Aufblühens der zollvereinsländischen Rübenzuckerindustrie. Auf das Doppelte erhöhte sich die Einfuhr von Caffee und Tabak in Folge des steigenden Consums der Hinterländer; über das Fünffache stieg die Einfuhr an roher Baumwolle, entsprechend dem Aufschwunge der Baumwollindustrie im Zollverein und Oesterreich, damit in Einklang steht die mässige Zunahme der Einfuhr von Baumwollgarnen. Eine abwärts steigende Tendenz ist bei

der Einfuhr von roher Schafwolle zu beobachten, welche jedoch durch die vermehrte Ausfuhr von fertigen Schafwollwaaren zu Gunsten des Zollvereins und Oesterreichs völlig paralysirt wird. Stabil scheint die Getreideeinfuhr aus dem nördlichen Deutschland seit Decennien verharren zu wollen.

Jahr	Roh-zucker	Thee	Caffee	Tabak	Baum-wolle	Baumw.-garn	Schaf-wolle	Weizen
	Centner							
durchschn. 1830—39	704.581	12.148	436.533	106.556	91.411	263.256	187.196	—
1840—49	608.384	11.603	641.530	137.334	199.470	362.082	152.333	2,627.846
1850	460.200	14.717	614.161	142.064	243.686	416.892	116.428	2,680.743
1851	376.106	17.068	790.545	179.608	287.572	391.157	91.336	1,626.894
1852	428.754	20.464	713.672	229.364	355.967	410.290	128.480	1,694.745
1853	412.747	18.424	838.678	149.527	412.427	383.708	116.577	2,146.265
1854	596.001	28.611	872.324	145.710	513.683	435.290	128.550	3,113.603
1855	491.317	35.451	913.555	164.744	423.661	499.262	119.306	2,423.333
1856	607.534	28.561	745.159	201.007	480.631	493.926	128.838	4,274.148
1857	427.621	20.702	812.587	250.826	371.615	394.367	110.725	4,212.872
1858	415.893	14.290	701.092	173.703	296.031	376.195	132.343	2,097.762
1859	485.726	10.549	700.866	171.703	377.859	298.728	153.408	2,159.780
1860	389.264	23.275	695.673	206.277	537.251	332.193	94.989	3,591.797
	Durchschnittspreise per Centner, Thaler:							
1840—49	7·24	54·36	11·35	—	15·16	—	—	—
1850	7·33	47·60	15·33	19·53	23·60	30·03	52·30	2·70
1851	7·10	50·00	13·70	18·23	17·73	29·23	63·93	2·77
1852	6·73	45·57	13·70	16·73	16·73	29·03	61·10	2·70
1853	7·73	49·40	15·53	18·77	18·37	28·83	59·50	3·50
1854	7·92	48·01	15·72	18·98	15·10	28·04	62·94	5·03
1855	8·29	43·78	15·35	20·39	15·14	29·64	57·28	5·20
1856	10·69	49.80	15·95	24·21	18·14	29·81	65·73	4·88
1857	12·09	55·77	17·59	25·89	21·06	34·44	72·62	3·75
1858	8·84	46·67	15·20	20·95	19·38	33·26	67·88	3·08
1859	8·67	55·86	17·28	23·49	18·28	37·90	69·40	3·28
1860	8·97	62·85	20·37	24·03	17·06	39·23	72·05	3·84

Die Scala der Preise zeigt wohl im Ganzen eine steigende Tendenz, allein ob dieselbe schlechthin der Entwerthung der edeln Metalle (wie von Einigen geschehen), oder ebensosehr dem Wachsen der Nachfrage, oder dem Importe feinerer Qualitäten (wie z. B. betreffs der Baumwollgarne nachweisbar) zuzuschreiben, lässt sich wohl aus den Werthziffern des Importes eines Handelsplatzes, sei er auch noch so bedeutend, nicht nachweisen.

Ausfuhr.

Da die Nachweisungen über die Ausfuhr mit dem Jahre 1857 abschliessen, würde eine eingehendere Prüfung derselben nur ein sehr untergeordnetes historisches Interesse darbieten. Zudem ist ja auch die Frage der Ausfuhr Hamburgs in ihren Grundzügen practisch gelöst, denn der Import seewärts wird als Export land- und flusswärts und vice-versa er-

scheinen, da solchen colossalen Werthziffern gegenüber der eigene Consum der kleinen Handelsrepublik als nahezu verschwindend anzusehen ist.

Der Werth der Ausfuhr (excl. Contanten) war:

1851:	142,847.620	Thlr.
1852:	147,781.630	„
1853:	163,921 975	„
1854:	178,391.345	„
1855:	213,191.905	„
1856:	243,960.175	„

Somit blieb in diesem Zeitraume wie die Ausfuhr gegen die Einfuhr um 152.814.370 Thlr. zurück — um circa 25 Millionen Thaler jährlich. Man vermag diese dem wahren Stande der Dinge wohl nicht entsprechende Thatsache aus drei gleichmässig wirkenden Factoren zu erklären: Eigener Consum des Staates, stets bedeutendere Ergänzung des (wir möchten sagen eisernen) Vorrathes in den Depots, eine Wirkung der stetigen Entwicklung der Grösse der Ein- und Ausfuhr, endlich minder intensive Controle bezüglich der Ausfuhrwerths-Declarationen, bei welchen das fiscalische Interesse mehr als bei jenen der Einfuhr in Hintergrund trat.

Im Jahre 1856 betrug die Ausfuhr seewärts 9,493.349 Ctr. im Werthe v. 111.011.705 Thlrn., jene land- und flusswärts 14,302.681 Ctr. pr. 132,948.470 Thlr. Werth. Bei der Ausfuhr seewärts erschienen vorzugsweise betheiligt: Grossbritannien (37,141.435 Thlr), Nord-Amerika (16,104.090 Thlr.), Nord-Europa (15,342.810 Thlr.), Süd-Amerika (9,480.560 Thlr.), endlich die Richtung Altona (natürlich eben auch nur als Zwischenstation) und weiter (37,306.905 Thlr.).

Es zeigt sich somit, dass der Export land- und flusswärts viel bedeutender war, als die Ausfuhr seewärts, das umgekehrte Verhältniss fand stets bei der Einfuhr statt (Seite 4) und die Vergleichung der bezüglichen Ziffern:

1856	seewärts		land- und flusswärts
Einfuhr:	166,552.825		97,356.920
Ausfuhr:	111,011.705		132,948.470
Mehreinfuhr:	55,541.120	Mehrausfuhr:	35,591.550

zeigt, dass damals der Handel des Continents um 20 Mill. Thaler passiv blieb (vergl. übrigens die Notiz auf Seite 13 bez. der Neuzeit), nicht jener der Seehandelsstaaten, und zwar weist ganz besonders England die Mehreinfuhr nach Hamburg nach, denn England allein lieferte um 40 Millionen Thlr. Waaren mehr nach Hamburg, als es von dort empfing. So musste der Seeverkehr mit der Gesammtheit der übrigen Häfen zu Gunsten Hamburgs, resp. des Continent activ gewesen sein.

Ueber die Waarengattungen und die Hauptrichtungen ihres Versandtes, gibt nachstehende Uebersicht Aufschluss:

Im Jahre 1856:	Verzehrungs-Gegenstände:	Rohstoffe u. Halbfabricate:	Manufacturw. (Gewebe und Garne):	Ueb. Industrie-producte:
nach transatlantischen Plätzen	4,381.635	3,931.355	15,968.600	7,514.250
„ Europa und der Levante	20,415.280	21,861.435	5,524.160	5,298.735
„ und über Altona	8,171.025	12,379.015	3,149.455	2,416.760
land- und flusswärts	28,949.950	70,182.305	23,367.594	10,453.625
	61,917.890	108,354.110	48,000.805	25,683.370

Bewegung des Verkehres von Contanten und edeln Metallen.

Den Schluss der Darstellung des Waarenverkehres von Hamburg bildet die Nachweisung der Handelsbewegung der Contanten und edeln Metalle, denen ihrer eigenthümlichen Bedeutung im Verkehre halber, eine besondere Stelle zugewiesen wird. Es ist hier im Vorhinein darauf aufmerksam zu machen, dass die zu Gebote stehenden Ausweise die Scheidung: Gemünzte und ungemünzte edle Metalle, Gold und Silber, nicht enthalten. Die Nachweisungen über den „Contantenverkehr“ beginnen erst mit dem Jahre 1849. Es betrugen Menge und Werth der:

	Contanten-Einfuhr	Contanten-Ausfuhr
	Thlr.	Thlr.
1851	21,915.515	21,300.055
1852	22,576.265	22,230.800
1853	33,504.705	32,445.400
1854	39,798.920	37,017.605
1855	38,011.590	40,418.855
1856	63,526.295	72,751.690
1857	65,441.690	—
1858	46,539.965	—
1859	49,854.410	—
1860	32,688.345	—

Schliesslich ist darauf aufmerksam zu machen, dass nach obigen Ziffern, wider Erwarten, der Verkehr der edeln Metalle wenig zur Aequiparirung der Handelsbilanz beigetragen hat, denn der Unterschied zwischen Einfuhr und Ausfuhr der Contanten ist bis 1856 kein bedeutender, und auch aus den Richtungen des Verkehrs lassen sich keine Folgerungen ziehen. Seit Jahren ist der Contantenverkehr nach dem Continent, in der Richtung land- und flusswärts, in der Ein- so wie in der Ausfuhr von vorwiegender, fast ausschliesslicher Bedeutung: er betrug in dieser Richtung nie weniger als 80% des Werthes aller ein- oder ausgeführten Contanten — im Jahre 1860 nahezu 84½%.

Hamburgs Seeschifffahrt.

Fast in besserer Weise als die Zahlen der Ein- und Ausfuhr, vermögen jene des maritimen Verkehrs, die Geschichte des Aufblühens des Handels von Hamburg zu illustriren, denn die umfassenden ziffermässigen Aufzeichnungen des Seeverkehres im Besonderen, reichen viel weiter zurück, als jene der Ein- und Ausfuhr. Der Uebersichtlichkeit halber soll die Periode von 1815 (von diesem Jahre an beginnen die Aufzeichnungen) bis 1860 in fünfjährige Zeitabschnitte zerlegt werden.

So war also die Durchschnittszahl der angekommenen Schiffe und ihrer Tragfähigkeit:

	Zahl der Schiffe	Tonnen	per Schiff Tonnen
von 1815—1819	2.043	219.000	102·18
„ 1820—1824	2.050	229.500	111·96
„ 1825—1829	2.408	267.000	113·88
„ 1830—1834	2.628	314.553	119·70
„ 1835—1839	2.653	357.369	134·70
„ 1840—1844	3.252	496.725	152·73
„ 1845—1849	3.742	587.659	157·03
Jahr 1850	4.094	730.596	178·23
„ 1851	4.169	744.538	170·59
„ 1852	4.440	841.696	189·66
„ 1853	4.174	743.492	178·10
„ 1854	4.896	904.104	184·66
von 1850—1854	4.355	792.885	181·83
Jahr 1855	4.593	927.006	201·83
„ 1856	5.201	1,172.724	225·48
„ 1857	5.067	1,250.500	246·79
„ 1858	4.364	1,104.660	253·12
„ 1859	4.554	1,131.068	247·05
von 1855—1859	4.755	1,097.192	230·77
Jahr 1860	5.029	1,261.539	250·85

Somit beträgt die Zunahme des Jahresverkehres ankommender Seeschiffe vom Jahre 1815 bis 1860 über 146 Percent, die Vermehrung von deren Tonnengehalt aber 480 %, so dass auch der durchschnittliche Tonnengehalt eines Schiffes eine Zunahme von 145 % nachweist — offenbar ein Beweis dafür, dass der Seeverkehr der Schiffe langer Fahrt verhältnissmässig zu grösserer Bedeutung anwuchs, als die mit kleineren Fahrzeugen bewerkstelligte Cabotage, und ferner für die (bei allen Handelsmarinen der Welt zu beobachtende Erscheinung), dass seit 3 Decennien stets mehr Schiffe grösserer Tragfähigkeit gebaut werden.

Die im Jahre 1860 in Hamburg angekommenen Seeschiffe vertheilen sich nach ihrer **Herkunft**, nach ihren Abfahrsorten:

	Mit Ladung:	in Ballast:
Aus China	14	—
„ niederl. Ostindien	12	—
„ Siam, Singapore u. britisch Ostindien	13	—
„ Afrika	11	—
„ Amerika's Westküste	58	—
„ Argentina und Uruguay	9	—
„ Brasilien	74	—
„ Venezuela	27	—
„ Neu-Granada	1	—
aus Curaçao, St. Thomas u. Portorico	10	—
„ Hayti	65	—
„ Cuba	53	—
„ Jamaica	1	—
„ Mexiko's Ostküste	23	—
„ den Ver. Staaten	64	—
„ brit. Nordamerika	3	—
„ Grönland	1	—
Von transatlant. Küsten:	439	

	Mit Ladung:	in Ballast:
Aus russischen Häfen am weissen Meere	10	—
„ russischen Ostseehäfen	17	1
„ Norwegen	64	—
„ Schweden	36	2
„ preuss. Ostseehäfen	73	—
„ Mecklenburg	1	—
„ Dänemark	22	3
„ Schleswig	30	7
„ Holstein	17	1
„ Helgoland	48	4
„ der Nieder-Elbe	93	656
„ Bremen u. dem hannov. Weserufer	392	73
„ Oldenburg	30	19
„ preuss. Jahdehäfen	—	7
„ Ostfriesland	80	9
„ den Niederlanden	234	41
„ Belgien	59	5
„ Grossbritannien und Irland	957	41
„ ebendaher ausschl. Steinkohlenschiffe	1.279	—
aus Frankreich, Nord- u. Westküste	97	20
„ Frankreich, Mittelmeerküste	21	—
„ Portugal	30	—
„ Spanien, diesseits Gibraltar	10	—
„ Spanien, jenseits Gibraltar	23	—
„ Sardinien	9	—
„ Toscana	13	—
„ Neapel	3	—
„ Sicilien	34	—
„ Triest	12	—
„ Venedig	1	—
„ den jonischen Inseln	2	—
„ Griechenland	1	—
„ der europäischen Türkei	1	—
„ Kleinasien	1	—
„ Tunis	1	—
Von europ. Küsten:	3.701	889

Die Bemannung der angekommenen Schiffe zählte 49.791 Matrosen.

Die Zahl der angekommenen Schiffe zerfällt nach Flaggen gesondert, wie folgt: Englischer Flagge 1.803, Hannoverscher 1.010, Hamburgischer 786, Dänischer 464, Niederländischer 387, Oldenburgischer 103, Norwegischer 97, Preussischer 69, Schwedischer 61, Spanischer 43, Bremischer 25, Nord-Amerikanischer 21, Portugiesischer 16, Mecklenburgischer 12, Russischer 6, Neapolitanischer 5, Belgischer und Lübecker je 4, Ve-

nezuelischer 3, Ecuador, Oesterreichischer je 2, Chilenischer, Hawai'scher, Sardinischer, Uruguay'scher je 1.

Die meisten Schiffe entsendeten die englischen Häfen Newcastle und Shields (zusammen 403 Segel-, 72 Dampfschiffe), Hartlepool (336 Segel-, 108 Dampfschiffe), Sunderland (276 Segel-, 56 Dampfschiffe), London (232 Dampf-, 37 Segelschiffe).

Unter der Zahl der angekommenen Schiffe überhaupt, befanden sich 1.215 (darunter 54 in Ballast) Dampfschiffe per 678.046 Tonnen und 25.775 Mann Besatzung; also entfielen von der Zahl der angekommenen Schiffe auf die Dampfschiffe $24{\cdot}_{16}\%$, von deren Tonnengehalt aber auf den Dampfschifffahrtsverkehr $45{\cdot}_{83}\%$ (im Jahre 1846 nur 16% der Zahl und $24{\cdot}_{4}\%$ des Tonnengehaltes der angekommenen Schiffe). Daraus erhellt die bedeutende Zunahme des Dampfschifffahrts-Verkehrs.

Die im Jahre 1860 von Hamburg abgegangenen Seeschiffe hatten folgende **Bestimmungsorte:**

	Mit Ladung:	in Ballast:
Nach Australien	10	—
„ den Sandwich-Inseln	1	1
„ der Südsee	—	—
„ Russisch-Asien	3	—
„ China	21	—
„ niederländisch Ostindien	7	—
„ Singapore	2	—
„ brit. Ostindien	4	—
„ Afrika u. d. kanarischen Inseln	17	2
„ russ. Nordamerika	1	—
„ Californien	8	—
„ Amerika's übrige Westküste	42	—
Nach Argentina u. Uruguay	77	—
„ Brasilien	84	—
„ Venezuela	23	—
„ Neu-Granada	3	—
„ St. Thomas	23	2
„ Portorico	4	—
„ Hayti	25	—
„ Cuba	19	—
„ Mexiko's Ostküste	13	—
„ den Ver. Staaten (excl. Californien)	55	—
„ brit. Nordamerika	29	—
Total nach transatlantischen Plätzen:	471	10

	Mit Ladung:	in Ballast:
Nach russischen Häfen am weissen Meere	3	11
„ russ. Ostseehäfen	57	16
„ Norwegen	103	20
„ Schweden	51	21
„ preussischen Ostseehäfen	139	26
„ Mecklenburg	3	3
„ Dänemark	11	21
„ Schleswig	25	35
„ Holstein	4	10
„ Helgoland	40	5
Nach der Nieder-Elbe	38	350
„ Bremen u. d. hannov. Weserufer	432	13
„ Oldenburg	57	5
„ den preuss. Jahdehäfen	51	–
„ Ostfriesland	86	10
„ den Niederlanden	199	7
„ Belgien	117	1
„ Grossbritannien u. Irland	1.086	1295 [1])
„ Frankreich	111	4

[1]) Leer retournirende Kohlenschiffe.

	Mit Ladung:	in Ballast:
Nach Portugal	24	—
„ Spanien	6	1
„ Gibraltar	3	—
„ Sardinien . . .	13	—
„ Toscana	27	—
„ Neapel	1	—
„ Sicilien	—	1
„ Triest	10	—
Nach Venedig . . .	1	—
„ russisch. Häfen am schwarzen Meere .	1	—
„ russisch. Häfen am asow'schen Meere	1	—
„ Aegypten	1	—
Total nach europäischen Häfen	2.701	1.863

Im Ganzen 5.045 Schiffe pr. 12,714.617 Tonnen. Die Zahl der Bemannung war 50.213.

Nach der Nationalität, der Flagge der Schiffe waren abgegangen im Jahre 1860: Grossbritannische 1.804, Hannoversche 1000, Hamburgische 797, Dänische 472, Niederländische 380, Norwegische 106, Französische 103, ebensoviele Oldenburgische, Preussische 70, Schwedische 61, Spanische 42, Nord-Amerikanische, Bremische, je 25. Mecklenburgische 13, Russische 8, Portugiesische 15, Sicilianische 5, Lübeckische 4, Belgische 3, mit der Flagge Ecuador's, Oesterreichische, Venezuelische je 2, Hawai'sche, Sardinische, Uruguay'sche je 1.

Unter den abgegangenen Schiffen befanden sich 1.222 (darunter 83 in Ballast) Dampfschiffe per 584.958 Tonnen und 26.131 Mann Besatzung; also entfielen auf die Dampfschiffe $24._{22}\%$ der Gesammtzahl der abgegangenen Schiffe und $45._{20}\%$ von deren Tonnengehalt.

Nicht minder lebhafter Zunahme als der Seeverkehr, erfreut sich die **Rhederei** Hamburgs. Der Bestand des Seehandelsflotte von Hamburg war:

	Zahl der Schiffe:	Tonnengehalt:	pr. Schiff Tonnen:
1836	136	33.978	250
1840	193	47.625	245
1845	223	56.069	256
1850	326	95.860	294
1855	456	159.867	351
1860	486 [1])	189.888	391

Zunahme der Zahl der Schiffe in der 25 jährigen Periode 1836—1860: $257._{36}\%$, dagegen Vermehrung des Tonnengehaltes: $558._{83}\%$ (unter der Zahl der Schiffe im Jahre 1860 befanden sich 10 von über 1.200 T. Ladungsfähigkeit).

Hand in Hand mit dem Aufschwunge des Seeverkehres und der Rhederei geht der Fortschritt des **See-Assecuranz-Geschäftes**, welches vom Beginne der veröffentlichten statistischen Ausweise an, folgende Zunahme nachweist:

---

[1]) Darunter 17 Dampfschiffe pr. 13.578 Tonnen.

Im Jahre:	Total versicherte Summen [1]) Thlr.	Durchschnittsprämie (mit Ausschluss der Betheiligung der Privat-Assecurateure und Agenturen auswärtiger Gesellschaften.) %	bezahlte Schäden, Thlr.
1815	43,689.500	2·56	unbekannt
1820	75,395.500		„
1825	62,112.000	1·81	„
1830	95,003.950		„
1835	97,616.500	1·53	„
1840	133,348.150		1,031.252
1845 . . .	165,646.700	1·47	2,626.215
1850	156,343 300	1·50	2,027.009
1855	263,322.400	1·57	2,670.873
1856	339,339.600	1·45	3,618.405
1857	366,848.950	1·39	3,390.203
1858	269,344.950	1·45	3,252.908
1859	239,426.000	1·42	unbekannt
1860	308,565.950	1·39	„

Die Zahl der Hamburger See-Assecuranz-Compagnien war im Jahre 1860: 21, deren Gewinn und Verlustconto weist vom Jahre 1838—1859 einen Gewinn von 3,073.015 Thalern und den Verlust von 2,002.109 Thalern nach. Besonders verhängnissvoll war für das Seeversicherungsgeschäft das Jahr 1858, welches für dieselben mit dem Verluste von 665.000 Thalern abschloss — ein seit dem Bestehen Hamburgischer Assecuranzgesellschaften nicht dagewesenes Resultat (das in den Vorjahren nächst ungünstige war jenes des Jahres 1845: Verlust 590.050 Thaler).

Der Umfang des **Auswanderer-Beförderungs-Geschäftes** von Hamburg erreicht nicht jenen des Bremischen und scheint sich entschiedener Abnahme zuzuneigen, wie die in folgenden Ziffern constatiren:

Im Jahre:	Abgegangene Schiffe:	Passagiere:	Im Jahre:	Abgegangene Schiffe:	Passagiere:
1845	28	2.388	1853	161	29.649
1846	41	4.857	1854	163	50.819 (!)
1847	65	7.628	1855	87	18.652
1848	56	6.585	1856	119	26.203
1849	47	5.620	1857	127	31.566
1850	76	7.430	1858	98	19.799
1851	121	12.270	1859	78	13.242
1852	142	28.035	1860	75	16.215 [2])

---

[1]) D. h. ebensowohl bei Hamburger Assecuranz-Compagnien als bei Privat-Assecurateuren und fremden Agenten, die in Hamburg Assecuranz-Comptoirs für Rechnung ihrer heimischen Gesellschaften halten, versicherte Summen. — Die Thätigkeit dieser fremden Assecuranz-Compagnien begann mit dem Jahre 1838. Doch nahm diese fremde Concurrenz erst im vorigen Decennium bedeutende Dimensionen an, und stieg von 34 Mill. Thaler versicherten Werthes im Jahre 1855, im Jahre 1856 auf 57 Mill. Thaler, im Jahre 1860 war ihr Versicherungswerth auf 66 Mill. Thaler.

[2]) Das grösste Contingent von Auswanderern stellte im Jahre 1860 Preussen mit der Zahl von 5.684 Individuen, Oesterreich im Verhältniss zu seiner Bevölkerung von allen deutschen Bundesstaaten das kleinste: 445. Drei Viertheile der Ausgewanderten gingen nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika ab, 1.095 nach Brasilien und Montevideo, 516 nach Afrika, 436 nach Australien.

Die Elbeschifffahrt.

Den Nachweisungen über den Import auf der Ober-Elbe (Seite 11) entnehmen wir das Resultat, dass auf diesem Wege circa ein Zwölftel des Werthes der ganzen Einfuhr der Rubrik „Einfuhr land- und flusswärts" nach Hamburg gelangte. Weit bedeutender stellt sich die Wichtigkeit dieser Verkehrsstrasse heraus, wenn man das Gewicht der auf diesen Wege importirten Waaren in Berechnung zieht, die vorwiegend Rohproducte schweren Gewichtes sind.

Der Verkehr nach und von der Oberelbe betrug in den Jahren:

	Elbabwärts		*Elbaufwärts*	
	Schiffe	Ctr.	Schiffe	Ctr.
1845	3.828	3,747.993	3.740	4,539.115
1855	3.932	3,949 154	3.742	5,990.870
1860	[1]) 4.435	5,944.578	[2]) 4.154	6,569.640

Die Schiffe zählten zusammen 15—16.000 Mann Besatzung und 232.567 Tonnen Tragfähigkeit.

Diese Ziffern beweisen die zu beachtende Thatsache, dass im Jahre 1860 nahezu 34·1% des Gewichtes der ganzen continentalen Einfuhr elbewärts nach Hamburg gelangten, ferner, dass der Elbeverkehr sich einer stetigen, wenn auch langsamen Zunahme erfreut — die allerdings noch viel bedeutender sein würde, wenn nicht die lästigen Elbezölle ein künstliches Hemmniss bildeten.

Hinsichtlich des Tonnengehaltes fast um als das Fünffache, hinsichtlich der Schiffszahl um das Zwölffache stärker war der Verkehr der Fahrzeuge, welche von der Nieder-Elbe in Hamburg ankamen (wohl zumeist Lichterschiffe). Nähere Daten liegen nicht vor und wir beschränken uns auf die Bemerkung, dass die Anzahl der von der Unter-Elbe angekommenen Fahrzeuge 49.634, deren Tonnengehalt 1,103.718 T. betrug.

Fischerfahrzeuge endlich kamen 664 per 13.992 T. an. So belief sich im Jahre 1860 der gesammte Schifffahrtsverkehr von Hamburg, Seeschiffe und Flussschiffe zusammengenommen, auf 59.962 angekommene Fahrzeuge pr. 2,844.369 Tonnen.

Die **Elbe-Flussrhederei** Hamburgs zählte:

Im Jahre:	Dampfschiffe	(pr. Tonnen)	Andere Schiffe	(pr. Tonnen)
1858	11	566	1.660	20.013
1859	17	915	1.744	25.584

---

[1]) Darunter 229 Dampfschiffe. ⎫ Ausschliesslich Remorqueurs.
[2]) „ 227 „ ⎭

BREMEN.

Gebiet und Bewohner.

Das Gebiet der freien Stadt Bremen umfasst 4·85 □M. mit 90.000 Bewohnern, von welchen auf die Stadt selbst 61.000 entfallen. Die Bedeutung und die Blüthe des bremischen Handels beruhen, wie jene Hamburgs, auf der geographischen Lage der Stadt, welcher der Seeweg und der Flussweg eines Hauptstromes von Deutschland offen stehen. Wie Hamburg von der Elbemündung, so liegt Bremen von dem Eintritt der Weser in die Nordsee weiter (10 Meilen) entfernt; eigentlicher Hafenplatz von Bremen ist der in jüngster Zeit mit grossartigen Hafen- und Schutzbauten versehene Ort Bremerhafen. Durch den Stromweg der Weser bedingt, findet der Absatz des in Bremen zur See eintretenden Importes nach dem westlichen und mittleren Deutschland statt. Uebrigens wusste sich der bremische Handel gewisse Specialitäten der Ein- und Ausfuhr anzueignen, bezüglich welcher derselbe dem mächtigen Hamburg weiterhin erfolgreich Concurrenz macht. — Die Werthnachweisungen der bremischen statistischen Handelsausweise beruhen wie jene von Hamburg, auf Declarationen. Doch wird die statistische Darstellung vollständiger als jene Hamburgs sein, da die Ausfuhr ebensowohl als die Einfuhr, Gegenstand detaillirter Nachweisungen ist.

Einfuhr und Ausfuhr.

Nachstehende Zusammenstellung zeigt die Bewegung des bremischen See- und Binnenhandels im jüngsten Decennium:

Einfuhr:

Im Jahre	Seewärts		Land- und flusswärts		Zusammen	
	Centner[1]	Thaler	Centner	Thaler	Centner	Thaler
1851	3,735.186	19,661.862	3,874.488	21,638.866	7,609.674	41,300.728
1852	4,044 848	21,481.434	3,921.358	22,960.551	7,966.506	44,441.985
1853	3,093.185	23,106.783	4,851.113	29,920.069	8,944.298	53,026.852
1854	4,752.472	28,630.197	5,162.016	30,425.076	9,914.488	59,055.273
1855	4,532.946	29,197.617	4,989.050	29,382.859	9,521.996	58,580.476
1856	5,505.539	41,925.760	5,441.728	30,774.915	10,947.267	72,700.675
1857	6,095.695	50,969.358	5,194.981	30,435.900	11,290.676	81,405.258
1858	6,012.344	39,809.868	5,093.809	22,290.356	11,106.153	62,100.224
1859	6,296.930	46,138.659	5,486.721	29,613.126	11,783.651	75,751.785
1860	7,023.599	48,002.677	7,654.813	30,652.056	14,678.412	78,654.732

[1]) Die Ziffern der ein- oder ausgeführten Waarenmengen sind Brutto-Centner.

Ausfuhr:

Im Jahre	Seewärts Centner	Seewärts Thaler	Land- und flusswärts Centner	Land- und flusswärts Thaler	Zusammen Centner	Zusammen Thaler
1851	3,057.696	18,568.647	1,730.176	17,587.195	3,787.372	36,155.842
1852	2,356.321	20,866.153	2,366.925	20,271.800	4,723.846	41,137.953
1853	2,671.496	28,650.718	2,183.661	20,588.016	4,855.157	49,238.734
1854	3,119.997	30,224.939	2,212.831	22,394.055	5,332.828	52,618 994
1855	2,759.742	27,259.155	2,265.825	26,557.596	5,025.567	53,816.751
1856	3,633.838	33,550.789	3,024.782	34,062.238	6,658.620	67,613.027
1857	3,493.389	35,078.118	2,357.448	33,792.301	5,850.837	68,870.419
1858	3,346.251	24,948.013	2,732.602	35,936.758	6,078.853	60,884.771
1859	3,898.023	33 600.004	2,809.919	37,143.026	6,707.942	70,743.030
1860	4,724.305	34,279.260	3,343.757	42,795.867	8,068.062	77,075.127

Die Prüfung der Bewegung des Ein- und Ausfuhrhandels späterer Betrachtung vorbehaltend, beginnen wir mit der Darstellung der Richtungen des Handelsverkehres, welche, indem sie Aufschlüsse über die Bezugsquellen der wichtigsten Waarengattungen gibt, auch zugleich für letztere nützliches Material liefert. Der Uebersichtlichkeit halber sollen nur jene Bezugs- und Bestimmungsorte und jene Waarengattungen besonders angeführt werden, deren Werth bei den einzelnen Herkunfts- und Bestimmungsländern see- oder landwärts, den Betrag von 100.000 Vereinsthalern erreichte.

Herkunft und **Bestimmungsorte** des Waarenverkehres.

Die *Einfuhr* des Jahres 1860 vertheilte sich auf die einzelnen Länder der Herkunft, wie folgt:

1) aus Hannover:

	Seewärts Werth Thlr.	*Land- und flusswärts* Werth Thlr.
Leinen und Leinenwaaren	1.089	247.385
Schafwoll-Tuch	638	145.805
Andere Manufacturwaaren	499	105.778
Gemischte Gewebe	1.547	146.336
Im Ganzen:	389.524	1,204.737

2) aus Oldenburg:

	Ctr. (netto)	Werth Thlr.	Ctr. (netto)	Werth Thlr.
Butter	5.609	122.797	6.553	158.693
Schlacht- und Zugvieh (Stück)	1.548	13.424	14.128	533.417
Korke	—	24		104.621
Baumwollgarn und Twiste	13.229	545.716	20.660	852.206
Baumwollwaaren	—	27.816	—	213.191
Im Ganzen:		1,001.538		1,526.685

3) aus Preussen:

	Ctr.	Werth Thlr.	Ctr.	Werth Thlr.
Roggen	18,250.000	1,024.760	—	—
Spiritus	—	—	(Liter) 560.196	107.261
Zinkblech	12.823	118.353	—	—
Baumwollwaaren	—	—	—	251.456

	Seewärts		Land- und flusswärts	
	Ctr. (netto)	Werth Thlr.	Ctr. (netto)	Werth Thlr.
Leinenwaaren	—	—	—	192.253
Seiden- u. gemischte Seidenwaaren .	—	—	—	207.058
Schafwolltuch	—	—	—	1,602.245
Wollen- u. gemischte Wollenwaaren .	—	—	—	413.553
Sonstige Manufacturwaaren	—	—	—	220.220
Eisenwaaren	—	—	—	223.519
Kurzwaaren	—	—	—	113.546
Im Ganzen:		1,529.535		5,621.223

Land- und flusswärts

4) aus Sachsen:

	Werth Thlr.
Baumwollwaaren	3,722.390
Seiden- und gemischte Seidenwaaren	114.153
Schafwolltuch	559.064
Schafwoll- und gemischte Wollwaaren	2,293.320
Manufacturwaaren	123.693
Bücher und Musikalien . . .	155.435
Musikinstrumente	146.566
Im Ganzen:	7,803.870

5) aus den sächs. Herzogthümern:

	Werth Thlr.
Hölzerne Spielwaaren	166.771
Porzellanwaaren	131.699
Im Ganzen:	597.708

6) aus Bayern:

Kurzwaaren	299.829
Glaswaaren und Spiegel . . .	673.242
Holzwaaren	116.481
Im Ganzen:	1,641.053

7) aus Baden:

Cigarren (Mille)	25.646	107.941
Im Ganzen:		239.119

8) aus Oesterreich:

	Seewärts		Land- und flusswärts	
	Ctr. (netto)	Thlr.	Ctr. (netto)	Thlr.
Baumwollwaaren	—	—	—	144.969
Schafwolltuch	—	—	—	126.008
Wollen- und gem. Wollenwaaren .	—	—	—	112.889
Manufacturwaaren überhaupt . . .	—	—	—	190.278
Im Ganzen:		31.940		1,043.940

9) aus Hamburg:

Havanna-Tabak	—	—	1.867	118.499
Manufacturwaaren	—	19.982	—	540.936
Total:		660.474		1,566.347

Seewärts

10) aus Russland:

	Ctr. (netto)	Thlr.
Roggen	332.760	892.866
Bretter (Stück) . . .	229.400	136.551
Im Ganzen:		1,271.160

11) aus Schweden:

Stangeneisen	38.138	166.500
Im Ganzen:		190.411

12) aus Norwegen:

	Ctr. (netto)	Thlr.
Im Ganzen:		167.724

13) aus Grossbritannien u. Irland:

Reis	64.642	183.699
Tabak	5.519	164.523
Ostind. Roh-Zucker .	25.910	194.191
Baumwolle	58,800	1,012.244

Seewärts

	Ctr. (netto)	Thlr.		Ctr. (netto)	Thlr.
Steinkohlen	316,040	258.706	Wollengarn	9.919	1,003.704
Indigo	3.593	778.315	Baumwollwaren . . .	—	165.750
Cedernholz	—	119.732	Seidenstoffe	181	162.688
Leinöl	16.396	157.420	Schafwoll- und gem. Wollenwaaren . .	—	116.520
Schafwolle	10.411	984.941	Maschinen und Maschinen-Bestandtheile	9.893	158.047
Stangeneisen	51.308	115.715	Total:		9,627.950
Andere Rohmetalle .	61.600	190.060			
Baumwollgarn u. Twist	44.159	1,481.427			
Leinengarn	10.171	813.777			

		Seewärts Thlr.	Land- und flusswärts Thlr.
14) aus den Niederlanden:	Im Ganzen:	362.662	134.492
15) aus Belgien:	„	241.367	26.872
16) aus Frankreich:			
Wein (Liter)	1,863.000	354.419	—
	Im Ganzen:	479.502	219.442
17) aus Spanien:	Im Ganzen:	181.947	

Seewärts

18) aus den Häfen der vereinigten Staaten von Nordamerika:

	Ctr. (netto)	Thlr.
a) aus New-York:		
Caffee	57.826	114.106
Weizen	21.760	101.690
Hopfen	4.883	240.540
Käse	16.177	113.538
Tabak	62.557	1,097.914
Baumwolle	38.618	771.227
Harz	177.721	275.915
Terpentinöl	10.895	114.202
Im Ganzen:		4,165.378
b) aus Baltimore:		
Tabak	176.741	670.171
Rohkupfer	76.746	242.460
Im Ganzen:		2,068.640
c) aus Richmond:		
Tabak	113.033	668.080
Im Ganzen:		671.230
d) aus Charleston:		
Reis	23.045	165.154
Baumwolle	55.888	1,124.866
Im Ganzen:		1,326.347
e) aus Havannah:		
Baumwolle	58.034	1,158.104
Total:		1,191.011

	Ctr. (netto)	Thlr.
f) aus Mobile:		
(ausschl.) Baumwolle	44.178	995.514
g) aus Neu-Orleans:		
Tabak	188.985	1,940.386
Baumwolle	218.445	4,529.400
Total:		6,532.832
h) aus Galveston:		
Baumwolle	57.206	1,104.737
19) aus Mexiko:		
a) von dessen Ostküste, im Ganzen:		1,092.674
b) von dessen Westküste		
Rothholz	28.858	116.149
Total:		1,785.377
20) aus Cuba:		
Caffee	46.031	1.123.067
Rum . . . . . Liter	587.866	103.379
Tabak	38.327	1.332.641
Rohzucker	45.414	413.544
Cedernholz	—	286.499
Cigarren (Mille) . .	3.293	117.218
Total:		2,520.570
21) aus Jamaica:		
Rum (Liter)	631.715	238.450
Im Ganzen:		275.415

Seewärts

22) aus Portorico:

	Ctr. (netto)	Thlr
Caffee	20.600	443.574
Tabak	17.019	285.865
Total:		797.442

23) aus Neu-Granada:

Tabak	64.040	2,592.162
Total:		2,647.751

24) aus Venezuela:

Caffee	6.901	155.404
Total:		190.137

25) aus Brasilien:

Caffee	56.599	1,072.133
Tabak	71.160	1,268.761
Getrock. Häute . .	64.910	183.346
Total:		2,781.510

26) aus Buenos-Ayres:

Gesalz. Häute . . .	51.580	106.053
Getrockn. „	51.971	199.000
Total:		307.915

27) Britisch-Ostindien:

	Ctr. (netto)	Thlr.
Reis	171.840	343.388
Baumwolle . . .	25.144	368.630
Getrock. Häute . .	5.484	116.925
Cocosnussöl	8.478	133.176
Total:		1,402.738

28) aus Birma:

Reis	46.823	150.593
Total:		156.005

29) aus Niederländisch-Ostindien:

Reis	68.376	252.671
Im Ganzen:		339.904

30) aus China:

Im Ganzen:		133.698

31) von den Sandwich-Inseln:

Thran	27.252	282.988
Wallfischbarten .	1.210	141.310
Total:		141.670

Den Nachweisungen der bremischen Handelstabellen folgend, wurden bisher für die einzelnen Staaten und Hafenplätze die Einfuhrmengen und Werthe angegeben. Es erübrigt nunmehr, die Einfuhr aus zwei Gruppen von Staaten und Seehandelsplätzen mitzutheilen, welche zwar in den obigen Uebersichten getrennt, dennoch vereinigte Handelsgebiete bilden: der Zollverein und die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Deren Einfuhr nach Bremen betrug im Jahre 1860:

a) aus dem Zollverein:

	Seewärts		*Land- und flusswärts*	
	Ctr. (brutto)	Thlr.	Ctr. (brutto)	Thlr.
Verzehrungsgegenstände	594.223	1,673.475	937.400	4,700.232
Rohstoffe	762.747	423.136	5,899.595	3,015.340
Halbfabricate	30.534	698.651	20.950	797.616
Manufacturwaaren	971	40.538	104.579	11,784.485
Industrie- und Kunsterzeugnisse . . .	13.957	84.797	384.840	6,707.435
	1,402.432	2,920.597	7,347.364	27,005.108

b) aus den vereinigten Staaten:

Verzehrungsgegenstände	772.245	6,809.629
Rohstoffe	880.423	10,651.159
Halbfabricate	10.248	306.054
Manufacturwaaren	972	45.887
Industrie- und Kunsterzeugnisse . . .	19.264	194.989
Contanten und edle Metalle	5	23.435
	1,683.157	18,031.153

So entfallen von Gesammtwerthe der zur See eingeführten Waaren, auf den Zollverein $6 \cdot_{08}$%, auf die Vereinigten Staaten $37 \cdot_{56}$, dagegen von der gesammten Einfuhr land- und flusswärts auf die Zollvereinsstaaten $88 \cdot_{10}$%. Der Werth der vom Zollverein überhaupt nach Bremen eingeführten Waaren beträgt $38_{05} \cdot$%, der Werth der nordamerikanischen Einfuhr $22 \cdot_{93}$% von der Gesammteinfuhr Bremens — somit entfallen auf den Zollverein und die Vereinigten Staaten zusammen $60 \cdot_{98}$% der Einfuhr. Dazu der Antheil der Einfuhr Englands an der Gesammteinfuhr mit $12 \cdot_{24}$, erübrigen für die Einfuhr aus den übrigen Staaten und Handelsplätzen nur $26 \cdot_{78}$%. So stellen sich die Handelsbeziehungen Bremens als wesentlich verschieden von jenen Hamburgs heraus, bei welch letzterem Platze der Verkehr mit England in der maritimen Einfuhr so wesentlich prädominirt. Der Umfang der Einfuhr aus den Vereinigten Staaten ist für die transatlantische Einfuhr Bremens überhaupt entscheidend, welche in der Einfuhr zur See circa zwei Drittel des Werthes der Güter in Auspruch nimmt und absolut bedeutender ist, als der transatlantische Import von Hamburg. Auch im Verhältnisse der Einfuhr zur See, gegenüber jener land- und flusswärts, zeigt der bremische Handel eine wesentliche Verschiedenheit vom Hamburger Handel — bei letzterem betrug die Einfuhr aus dem Binnenlande 73% des Werthes der maritimen Einfuhr, in Bremen dagegen war letzteres Verhältniss nur 64%; hier war dem Seehandel im Besonderen, relativ ein grösseres Feld der Thätigkeit eingeräumt.

Die Progression des Wachsens der Einfuhr nach den verschiedenen Hauptrichtungen des Verkehrs bietet interessante Anknüpfungspuncte, auch für die Beurtheilung von commerciellen Verhältnissen grösseren Umfangs, als jene Bremens:

Werth der Einfuhr, Thlr.

	Seewärts: Von		*Land- und flusswärts:* Aus	
	transatlant. Häfen:	Europa u. d. Levante:	dem Zollvereine:	anderen Staaten:
1851	13,135.658	6,436,204	18,972.878	3,665.988
1852	14,319.209	6,162.224	20,352.881	2,607.670
1853	14,981.651	8,125.131	27,241.225	2,678.804
1854	19,592.938	9,037.259	27,290.640	3,134.436
1855	24,544.812	4,652.805	26,091.412	3,291.508
1856	31,090.395	10,835.365	31,090.395	2,533.159
1857	39,115.607	11,853.731	39,115.607	2,872.359
1858	24,478.220	14,231.648	19,595.784	2,694.578
1859	30,904.748	15,233.911	26,108.737	3,404.390
1860	31,358.571	16,644.105	27,005.108	3,646.900

Wie die vorstehenden Ziffern zeigen, erfreute sich der meisten Zunahme der Import zur See aus Europa und der Levante (Zunahme im jüngsten Decennium: 159%), daran reiht sich die bedeutende Steigerung

der Einfuhr aus transatlantischen Plätzen (Zunahme von 1851—1860: 139%), ferner der Import aus dem Zollverein (Zunahme in der gleichen Periode 42·4%); endlich der Binnenverkehr mit den übrigen europäischen Staaten, der für Bremen überhaupt von minderem Belange, zu keinem bestimmteren Einflusse gelangte.

Von der *Ausfuhr* entfielen auf die einzelnen Länder und Handelsplätze:

1) Nach Hannover:

	Seewärts		*Land- und flusswärts*	
	Ctr. (netto)	Thlr.	Ctr. (netto)	Thlr
Caffee	1.718	36.649	24.438	430.594
Roggen	35.240	98.344	238.200	683.441
Reis	7.886	34.377	35.064	175.151
Schlacht- u. Zugvieh (Stück)	6	101	13.659	819.100
Tabak	21.858	117.713	74.019	1,673.700
Wein (Liter)	127.950 [1]	52.525	[2] 726.796	236.712
Baumwolle	1.909	33.059	28.718	499.344
Indigo	13	3.437	652	153.778
Gesalzene Häute	636	11.415	7,062	132.244
Tannenholz	—	116.849	—	9.427
Cedernholz	—	778	—	132.132
Thran	1.064	12.004	10.798	124.996
Baumwollgarn und Twist [3]	47	1.813	11.879	427.607
Baumwollwaaren [4]	—	34.757	—	100.123
Eisenbahnbestandtheile [5]	60.004	139.650	1.291	12.797
Im Ganzen:		1,465.099		8,501.771

2) Nach Oldenburg:

	Ctr. (netto)	Thlr.	Ctr. (netto)	Thlr
Caffee	8.382	174.469	2.099	43.496
Roggen	158.200	445.800	9.840	28.292
Tabak	4.590	55.559	5.754	122.488
Zuckerraffinate	7.664	114.341	3.558	53.626
Baumwolle	19.067	370.664	4.676	83.337
Im Ganzen:		2,677.562		842.559

3) Nach Braunschweig:

	Ctr. (netto)	Thlr.	Ctr. (netto)	Thlr
Tabak			12.983	285.418
Im Ganzen:				772.244

4) Nach Preussen:

	Ctr. (netto)	Thlr.	Ctr. (netto)	Thlr
Roggen			219.640	627.981
Caffee	12.033	241.636	2.099	446.491
Reis	122.930	517.365	56.665	202.135
Rum (Liter)	110.124	41.253	267.034	120.168
Wein „	78.324	25.526	490.272 [6]	152.741

[1]) Ferner 1.021 Flaschen Champagner.
[2]) „ 1.423 „ „
[3]) Fast ausschliessl. zollvereinsländische Garne (Werth der engl. 8.066 Thlr.).
[4]) Davon ein Dritttheil (3.648 Ctr.) zollvereinsländisches.
[5]) Davon 50.942 Ctr. zollvereinsländische.
[6]) Incl. 863 Fl. Champagner.

	Seewärts		Land- und flusswärts	
	Ctr. (netto)	Thlr.	Ctr. (netto)	Thlr.
Tabak	6.369	136.943	173.397	3,929.239
Baumwolle	5.284	107.531	56.201	1,071.699
Harz	91.593	139.658	5.476	9.635
Rohkupfer	6.001	186.208	280	29.148
Indigo	—	—	517	114.635
Getrocknete Häute	—	—	4.244	148.083
Schafwolle	—	—	3.224	278.535
Thran	3.074	31.931	10.450	115.871
Baumwollgarn	—	—	[1]) 33.110	1,223.455
Leinengarn	—	—	4.943	397.697
Wollgarn	—	—	1.670	168.997
Baumwollwaaren	—	—	[2]) —	141.539
Total:		1,777.683	—	11,088.965
5) Nach Sachsen:				
Reis	—	—	23.297	105.965
Tabak	—	—	44.262	1,473.045
Baumwolle	—	—	152.058	2,075.280
Indigo	—	—	890	192.843
Schafwolle	—	—	4.441	419.675
Baumwollgarn	—	—	[3]) 7.750	262.472
Wollgarn	—	—	5.711	568.434
Im Ganzen:				7,193.153
6) Nach den sächsichen Herzogthümern:				
Schafwolle	—	—	2.292	216.842
Wallfischbarten	—	—	792	101.366
Total:				581.178
7) Nach Kurhessen:				
Caffee	—	—	5.010	103.400
Roggen	—	—	4.240	129.890
Tabak	—	—	22.258	389.200
Leinengarn (englisches)	—	—	2.159	173.350
Total:				1,619.490
8) Nach Hessen-Darmstadt:				
Tabak	—	—	22.550	341.063
Total:				493.022
9) Nach Nassau:				13.357
10) Nach Bayern:				
Tabak	—	—	12.871	227.547
Baumwolle	—	—	81.456	1,625.300
Wallfischbarten	—	—	787	102.021
Total:				2,323.756

[1]) Darunter 14.649 Ctr. zollvereinsländisches; die übrigen folgenden Garne sämmtlich englische Producte.
[2]) Fast ausschliessl. zollvereinsländische.
[3]) Darunter 256 Ctr. zollvereinsländisches; alle übrigen Garnexporte englisches Product.

	Seewärts		Land- und flusswärts	
	Ctr. (netto)	Thlr.	Ctr. (netto)	Thlr.
11) Nach Würtemberg:				
Baumwolle	—	—	17.673	350.334
Total:				506.688
12) Nach Baden:				
Tabak	—	—	8.366	143.375
Baumwolle	—	—	10.628	211.523
Total:				466.249
13) Nach Oesterreich:				
Caffee	—	—	4.603	100.412
Tabak	—	—	6.998	524.955
Baumwolle	—	—	156.252	3,062.571
Baumwoll-Garn (englisches) . .	—	—	6.599	221.379
Wollen „ „ . .	—	—	3.593	363.845
Im Ganzen:				4,746.173
14) Nach der Schweiz:				
Tabak	—	—	22.242	412.853
Baumwolle	—	—	20.941	422.127
Cigarren (Mille)	—	—	11.217	141.818
15) Nach Hamburg:				
Reis	31.528	110.909	—	—
Tabak	12.204	164.545	6.360	232.811
Raff. Zucker	12.558	134.576	21	234
Cigarren (Mille)	197	1.195	23.250	206.802
Im Ganzen:		1,109.103		798.685
16) Nach Schleswig, Holstein und Lauenburg:				
Tabak	51.821	188.422	738	21.296
Rohzucker	18.793	175.096	—	—
Im Ganzen:		505.859		39.676
17) Nach Dänemark:				
Reis	24.190	116.358	—	—
Tabak	4.926	416.539	—	—
Im Ganzen:		672.209	—	—
18) Nach Lübeck:				
Im Ganzen:		100.440	—	63.514
19) Nach Mecklenburg:				
Zucker	14.049	151.425	—	—
Cigarren (Mille)	56	464	11.307	110.682
Total:		268.688		120.034
20) Nach Russland und Polen:				
Caffee	9.828	253.640	—	—
Tabak	20.188	546.141	320	18.995
Baumwolle	43.954	904.198	4.544	101.820
Total:		1,982.752		155.387

Seewärts

21) Nach Schweden:

	Ctr. (netto)	Thlr.
Tabak	36.777	614.817
Baumwolle	9.638	158.721
Total:		1,037.592

22) Nach Norwegen:

	Ctr. (netto)	Thlr.
Tabak	29.221	467.598
Total:		535.612

23) Nach Grossbritannien u. Irland:

	Ctr. (netto)	Thlr.
Weizen	42.240	190.213
Honig	3.875	189.165
Butter	4.284	103·764
Käse	16.189	213.632
Tabak	4.615	107.955
Total:		

24) Nach den Niederlanden:

	Seewärts		*Land- und flusswärts*	
	Ctr. (netto)	Thlr.	Ctr. (netto)	Thlr.
Reis	57.194	191.171	107	373
Tabak	19.194	259.219	9.573	285.491
Total:		754.010		300.922

25) Nach Belgien:

	Ctr. (netto)	Thlr.	Ctr. (netto)	Thlr.
Tabak	1.029	27.724	11.637	244.813
Im Ganzen:		44.014		250.705

Seewärts

25) Nach New-York.

	Ctr. (netto)	Thlr.
Blei (rohes)	17.594	116.173
Eisen (schwedisches)	30.578	136.830
Zinkblech	12.660	117.032
Baumwollwaaren [1]	—	3,216.625
Seiden u. gem. Seidenwaaren [2]	—	271.142
Schafwolltuch	—	1,705.594
Wollen- u. gem. Wollenwaaren [3]	—	2,520.143
Manufacturwaaren überhaupt [4]	—	312.206
Eisenwaaren [5]	—	164.925
Kurze Waaren [7]	—	455.870
Glaswaaren [6]	—	669.302
Holz- und Spielwaaren	—	285.789
Musikinstrumente	—	109.350
Porzellanwaaren	—	101.831
Strohwaaren [8]	—	122.465
Cigarren (Mille)	19.047	136.160
Im Ganzen:		12,043.254

26) Nach Philadelphia:

	Ctr. (netto)	Thlr.
Baumwollwaaren	—	579.889
Wollenwaaren	—	143.373
Total:	—	1,064.895

27) Nach Baltimore und Washington:

	Ctr. (netto)	Thlr.
Baumwollwaaren	—	167.533
Woll- u. gem. Wollenwaaren	—	123.518
Cigarren (Mille)	56.580	265.357
Total		1,072.738

28) Nach Neworleans:

	Ctr. (netto)	Thlr.
Baumwollwaaren	—	103.566
Total		511.755

29) Nach Galveston und Indianola:

	Ctr. (netto)	Thlr.
Total:		111.750

30) Nach Cuba:

	Ctr. (netto)	Thlr.
Reis	32.722	159.849
Total:		525.594

[1] Zollvereinsländische um 3.033.457, österreichische um 116.247 Thlr.
[2] Darunter Zollvereinsländische um 229.341 Thlr.
[3] Zollvereinsländisches um 1,583.572 Thlr.; österreichisches um 118.870 Thlr.
[4] Darunter um 121 890 Thlr. österreichische, um 2,387.600 Thlr. vereinsländische.
[5] Darunter um 163.160 Thlr. österreichische, 146.960 Thlr. vereinsländische.
[6] Fast ausschl. vereinsländische.
[7] Darunter österreichische um 61.207 Thlr., die übr. vereinsländische.
[8] „ „ „ 94.218 Thlr

	Seewärts			
		Thlr.		Thlr.
31) Nach Hayti:	Total:	113.649	35) Nach Buenos-Ayres: „	280.713
32) „ Portorico:	„	230.930	36) „ Niederl.-Ostindien „	127.937
33) „ Venezuela:	„	139.047		
34) „ Brasilien:	„	120.067		

Wie oben vereinigen wir die Gruppen der Länder und Handelsplätze Deutschlands und der Vereinigten Staaten, in ihre abgeschlossenen Handelsgebiete, und demgemäss betrug im Jahre 1860 die Ausfuhr:

a) nach dem Zollverein:

	Seewärts		*Land- und flusswärts*	
	Ctr. (Brutto)	Thlr.	Ctr. (Brutto)	Thlr.
Verzehrungsgegenstände	585.160	2,823.910	1,545.420	15,497.088
Rohstoffe	1,333.129	1,924.475	1,022.982	11,981.736
Halbfabricate	17.496	278.728	100.377	4,316.385
Manufacturwaaren	4.396	370.213	12.411	1,009.668
Industrie und Kunstproducte	96.753	565.134	[1]) 118.135	2,124.645
	2,036.934	5,962.460	2,799.325	34,929.522

b) nach den Vereinigten Staaten:

	Ctr. (Brutto)	Thlr.
Verzehrungsgegenstände	47.714	350.507
Rohstoffe	115.552	540.299
Halbfabricate	49.410	483.995
Manufacturwaaren	73.016	9,460.678
Industrie und Kunstproducte	152.692	4,213.451
	438.384	15,048.930

Von der Gesammtausfuhr Bremens entfallen somit auf den Zollverein $58{\cdot}_{23}\%$, auf die Vereinigten Staaten $19{\cdot}_{53}\%$; ein gegenüber der Einfuhr der genannten Handelsgebiete wesentlich abweichendes Ergebniss:

	% Antheil am Werthe der gesammten Einfuhr	% Antheil am Werthe der gesammten Ausfuhr
des Zollvereins	$38._{05}$	$58._{23}$
der Vereinigten Staaten	$22._{93}$	$19._{53}$

Auch bezüglich des Verhältnisses zwischen den Hauptrichtungen (maritimer und continentaler) der Totalausfuhr, stellt sich eine andere Proportion heraus, als bei der Einfuhr, denn bei letzterer war die Quote der binnenländischen $38{\cdot}_{97}\%$ der gesammten Einfuhr, während die Ausfuhr seewärts $55{\cdot}_{52}\%$ der Ausfuhr landwärts beträgt — es tritt also bei der Ausfuhr dasselbe Verhältniss der überwiegenden Bedeutung des Seehandels ein; allerdings in minder scharfem Contraste.

Ein Ueberblick über das progressive Steigen der Ausfuhr, gibt für deren Hauptrichtungen folgende Resultate:

[1]) Darunter 3 Ctr. contanten pr. 17.331 Thlr.

Werth der Ausfuhr, Thlr.

	Seewärts		*Land- und flusswärts*	
	Nach		Nach	
	transatlant. Häfen:	Europa u. d. Levante:	dem Zollverein:	anderen Staaten:
1851	11,042.060	7,525.587	15,832.359	1,754.835
1852	12,799.222	8,066.931	17,098.339	2,873.460
1853	20,105.330	8,545.397	15,055.832	2,532.184
1854	19,652.965	10,571.974	19,603.362	2,790.682
1855	16,287.709	10,971.446	22,895.044	3,662.552
1856	19,714.009	13,826.580	28,622.265	5,439.973
1857	20,374.716	14,703.402	28,248.229	5,544.073
1858	12,834.196	12.113.817	29,589.996	6,346.762
1859	19,853.752	13,746.251	30,023.567	6,619.459
1860	17,691.875	16,587.385	39,929.522	7,866.345

Die stärkste Zunahme erfuhr im jüngsten Decennium die Ausfuhr land- und flusswärts nach den Staaten Europa's excl. Zollverein (um 348%), ferner nach dem Zollverein (um 152%); relativ mindere Zunahme weist die Ausfuhr seewärts nach: jene nach Europäischen Plätzen und der Levante (120%), die schwächste jene nach transatlantischen Häfen (60%).

Es waren somit die Zunahmspercente von 1851—1860 des Werthes;

	Seewärts		*Land- und flusswärts*	
	Ueber		Ueber	
	transatl. Häfen:	Europa u. d. Levante:	Zollverein:	anderen Staaten:
der Einfuhr	139	159	42	0·00
der Ausfuhr	60	120	152	348

Einfuhr und Ausfuhr stiegen also nach entgegengesetzten Richtungen: die Einfuhr von transatlantischen Plätzen in viel stärkerer Progression als die Ausfuhr dorthin, die Ausfuhr nach dem Zollverein wesentlich mehr, als der Einfuhr von dort (correspondirende Wirkung der überwiegenden Zunahme der transatlantischen Einfuhr); die Ausfuhr nach anderen Staaten Europa's land- und flusswärts um Vieles mehr, als deren Einfuhr (günstige Gegenwirkung der überwiegenden maritimen Einfuhr zum Vortheil des Zollvereins, der beim Exporte nach diesen Staaten in erster Linie betheiligt). In übereinstimmenderer Weise stieg die Ausfuhr mit der Einfuhr seewärts nach und von den europäischen Plätzen.

Die in der Ein- und Ausfuhr (excl. Contanten) des Jahres 1860 erscheinenden wichtigsten **Waarengattungen**, sollen nunmehr nach Menge und Werth angegeben werden, doch nur jene, deren Werth in der Ein- oder Ausfuhr den Werth von einer Million Thlr. erreichte:

	Einfuhr: Ctr.	Einfuhr: Thlr.	Ausfuhr: Ctr.	Ausfuhr: Thlr.
Verzehrungs-Gegenstände:				
Caffee	121.018	2,429.820	111.231	2,376.338
Roggen	827.960	2,278.871	750.080	2,136.802
Reis	375.949	1,389.106	549.159	2,378.008
Schlachtvieh (Stück)	46.153	1,340.869	8.609	310.154
Tabak	702.688	11,736.359	651.303	14,057.520
Wein (Liter)	4,076.389	1,012.944	3,444.168	1,020.822
Total: Verzehrungs-Gegenstände:		28,020.083		29,474.150
Rohstoffe:				
Baumwolle	526.231	11,129.109	616.090	12,133.965
Häute	41.042	991.189	29.872	702.268
Bau- und Nutzholz (inländisches)	—	1,230.951	—	745.798
Schafwolle	14.122	1,095.861	13.615	1,048.195
Total: Rohstoffe:		22,080.314		21,062.214
Halbfabricate:				
Baumwollgarn und Twist	65.325	2,360.500	66.121	2,380.820
Leinengarn	10.195	820.655	11.130	897.818
Wollgarn	11.540	1,200.189	13.773	1,421.034
Total: Halbfabricate:		5,975.706		5,913.493
Manufacturwaaren:				
Baumwollwaaren	—	4,720.308	—	4,548.531
Schafwolltuch	—	2,510.622	—	2,173.260
Wollen- und gem. Wollenwaaren	—	3,529.574	—	3,140.339
Manufacturw., n. näher bezeichn.	—	1,342.298	—	811.539
Total: Manufacturwaaren:		14,126.003		12,080.466
Industrie- u. Kunstproducte:				
Glaswaaren	—	1,207.162	—	897.565
Cigarren (Mille)	111.793	801.854	213.080	2,009.784
Total: Industrie- und Kunstproducte:		8,422.696		8,527.474

Die frappante Uebereinstimmung zwischen den Werthen und Mengen der Ein- und Ausfuhr, liefert ein glänzendes Zeugniss für die Genauigkeit und Verlässlichkeit der von dem Bremer handelsstatistischen Bureau publicirten Daten.

Was die Qualität der Importe anbetrifft, so zeigen dieselben wesentliche Verschiedenheit von der Beschaffenheit der Hamburger Einfuhren nach deren Hauptgruppen. Von der gesammten Einfuhr entfielen im Jahre 1860 in:

auf die	Hamburg %	Bremen %
Verzehrungsgegenstände	27·5	35·6
Rohstoffe und Halbfabricate	40·6	35·7
Manufactur- und Industriewaaren	31·9	28·7

Es ist in der Rubrik „Verzehrungsgegenstände“ der Posten Tabak, welcher für die bremische Einfuhr den verhältnissmässigen Ausschlag gibt, und diese Waare erscheint überhaupt absolut in der Einfuhr Bremens

mit dem fast dreifachem Werthe des Tabakimportes von Hamburg. Der Tabak ist einer der Artikel, für welchen die frühere Bemerkung gilt, dass der bremische Handel in gewissen Specialitäten Hamburg erfolgreiche Concurrenz mache. Auch der Baumwollimport Bremens ist bedeutender als jener Hamburgs, und es ist ganz besonders hervorzuheben, dass dieser Import zu $^9/_{10}$ seines Betrages direct aus den Häfen der Union nach Bremen bewerkstelligt wurde, während Hamburg kaum ein Drittel seiner Baumwolleinfuhr direct, sondern zumeist, mehr als zwei Drittel derselben, indirect aus England bezog.

Der Verkehr in Baumwoll und Tabak, der beiden wichtigsten Artikel des bremischen Handels, welche zusammen im Jahre 1860 29% der Werthe der Ein-, 34% der Ausfuhr betrugen, nahm in den zwei jüngsten Decennien bedeutend zu:

durchschnittl. jährl.	Baumwolle (Ctr.)	Tabak (Ctr.)
von 1841—1850	52.608	352.901
1851	98.112	330.793
1852	86.252	597.641
1853	115.276	468.563
1854	209.908	558.980
1855	236.960	359.124
1856	415.570	529.910
1857	409.403	627.749
1858	409.131	433.127
1859	601.338	629.422
1860	562.231	702.688

Constatiren wir das Resultat, dass die Baumwolleinfuhr Bremens seit dem Jahre 1841 sich reichlich verzehnfacht (heute die Hälfte des Verbrauches des Zollvereins zu decken vermag) und jene des Tabaks sich nahezu verdoppelt hat.

In der bisherigen Schilderung der Waarengattungen des bremischen Handelsverkehres wurde der **Contantenverkehr** gänzlich ausser Acht gelassen — wohl mit gutem Grunde. Denn derselbe erreichte nie in der Ausfuhr wie in der Einfuhr (nach den Handelstabellen wenigstens), grössere und bestimmende Summen oder Tendenzen. Die Contanten betrugen in der Einfuhr des Jahres 1860 Thlr. 125.132, in der Ausfuhr 23.436 Thaler. Mögen nun auch Contantensendungen durch den postalischen Verkehr der statistischen Aufzeichnung entgangen sein — von irgend massgebender Bedeutung ist diese Ommission nicht, denn das so genaue Uebereinstimmen der Werthe der Ein- und Ausfuhr schliesst das Eintreten und Abfliessen grosser Contantensummen aus. Der bremische Verkehr bedurfte dieses Mediums in sehr geringem Masse. So müssen sich die etwa eingetretenen und wieder abgeflossenen Summen, die nicht verzeichnet sind, compensirt haben. Und jene Länder, deren Handelsverkehr in Betreff

des Waarenexportes gegenüber der Einfuhr passiv war (wie z. B. jene des Zollvereins), werden ihren Saldo durch directe Rimessen nach den mehreinführenden Ländern (im gegebenen Falle den Transatlantischen), gedeckt haben.

Bremens Seeschifffahrt.

Minder weit zurück als die einschlägigen Aufzeichnungen Hamburgs, reichen Jene über den Seeschifffahrtsverkehr und über den Bestand der Rhederei Bremens.

Angekommen waren Seeschiffe:

Im Jahre:	Zahl der Schiffe:	Tonnen:	per Schiff Tonnen:
1851	2.928	343.206	117·21
1855	2.557	398.446	155·39
1856	2.952	488.000	165·32
1857	2.985	550.210	185·93
1858	2.929	539.348	184·14
1859	2.798	565.248	202·02
1860	2.922	568.316	194·50

Somit erfuhr nicht die Schiffszahl, sondern lediglich deren Tonnengehalt eine bedeutende Zunahme, letztere betrug im Decennium 1851—1860 66% (in Hamburg 69% im gleichen Zeitraume). Die Tonnenzahl pr. Schiff ist übrigens im bremischen Seeschifffahrtsverkehr stets um Einiges hinter dem mittleren Tonnengehalt der in Hamburg einlaufenden Schiffe zurückgeblieben.

Die in Bremen im Jahre 1860 angekommenen Schiffe vertheilen sich bezüglich ihrer Provenienz, wie folgt:

	mit Ladung:	in Ballast:
Aus den Häfen der Ver. Staaten	94	—
„ Mexiko, Ostküste	7	—
„ „ Westküste	5	—
„ Central-Amerika	2	—
„ Cuba	56	—
„ Jamaica	5	—
„ Hayti	12	—
„ Portorico	16	—
„ Neu-Granada	23	1
„ Venezuela	2	—
„ Brasilien	47	—
„ Buenos-Ayres	7	—
Aus Ecuador	1	—
„ den canar. Inseln	2	—
„ „ capverd. „	3	—
„ Afrika's Westküste	1	—
„ Britisch-Ostindien	15	—
„ Birma	5	—
„ Siam	1	—
„ Niederl. Ostindien	8	—
„ China	1	—
„ Sandwich-Inseln	5	—
„ Grönland	10	—
von transatlant. Küsten:	428	1
Aus Hannover	272	219
„ Oldenburg	195	144
„ Helgoland	1	—
Aus Hamburg	259	9
„ Schleswig und Holstein	59	48

	mit Ladung:	in Ballast:
Aus Dänemark . . .	5	—
„ Lübek	8	—
„ Mecklenburg . .	29	—
„ Preussen . . .	286	—
„ Russland . . .	136	—
„ Schweden . . .	26	—
„ Norwegen . . .	101	—
„ Grossbritannien .	478	9
„ Holland	102	29
„ Belgien	25	—
„ Frankreich . . .	18	—
Aus Spanien	15	—
„ Portugal	4	—
„ Sicilien	3	—
„ Neapel	1	—
„ Oesterreich . . .	1	—
„ den Jonischen Ins.	2	—
„ der Europäischen Türkei . . .	8	—
von Europäischen Küsten:	2.034	459

Sämmtliche Schiffe zählten zusammen 18.236 Mann Besatzung.

Nach Flaggen gesondert, zerfällt die Zahl der angekommenen Schiffe, wie folgt: Hannoverischer Flagge 1.116, Oldenburgischer 517 Bremischer 403, Holländischer 299, Dänischer 208, Grossbritannischer 90, Hamburger 85, Preussischer 58, Nord-Amerikanischer 40, Spanischer 28, Schwedischer 26, Norwegischer 21, Russischer 13, Portugiesischer 4, Mecklenburgischer und Oesterreichischer je 3, Hawai'ischer 2, Belgischer, Chilenischer, Columbischer, Lübecker, Neapolitanischer, Sardinischer je 1 Seeschiff. — Es ist übrigens betreffs der bedeutenden Zahl der aus Hannover angekommenen Schiffe zu berichtigen, dass deren Verkehr factisch weniger als numerisch bedeutend war, denn die Hannoverischen Schiffe zählten zusammen nur 69.740 Tonnen Ladungsfähigkeit, also pr. Schiff 62 Tonnen; eine Ziffer, die weit unter der mittleren Tonnenzahl des Seeverkehres von Bremen bleibt. So wird Hannover zumeist kleine Küstenfahrer nach Bremen entsendet haben. Anders bei den Schiffen bremischer Flagge, bei welchen wir pr. Schiff 342 Tonnen Ladungsfähigkeit berechnen, eine die mittlere Tonnenzahl weit überschreitende Ziffer.

Unter den im Jahre 1860 angekommenen Seeschiffen befanden sich 16 Dampfer per 120.316 Tonnen: somit entfielen 21% des Tonnengehaltes der angekommenen Schiffe auf die Dampfer. Dies Verhältniss fanden wir für Hamburg um das Doppelte stärker — es ist übrigens zu erinnern, dass der Seedampfschifffahrts-Verkehr Bremens erst mit dem Jahre 1855 beginnt, und dessen noch bedeutenderer Aufschwung durch casuelle Ereignisse gehemmt wurde.

Die **Destinationsorte** der von Bremen im Jahre 1860 abgegangenen Seeschiffe waren:

Nach	mit Ladung:	in Ballast:
den Ver. Staaten . . .	166	46
Mexiko's Ostküste . .	—	1
„ Westküste . .	3	1
Central-Amerika . . .	1	—
Cuba	30	18
Jamaica	2	2
Hayti	5	1
Portorico	13	2
St. Tomas	—	5
Neu-Granada	4	10
Venezuela	3	3
Brasilien	6	25

Nach	mit Ladung:	in Ballast:
Buenos-Ayres	8	2
den canarischen Inseln	2	—
„ capverdischen „	3	—
Afrika's Westküste . .	1	—
Britisch-Ostindien . .	—	15
Niederl. „ . . .	1	2
Hannover	397	109
Oldenburg	303	63
Helgoland	1	—
Hamburg	405	28
Schleswig und Holstein	160	4
Dänemark	80	—
Lübeck	18	—
Mecklenburg	32	—
Preussen	225	66
Russland	89	49
Schweden	75	12
Norwegen	46	66

Nach	mit Ladung:	in Ballast:
China	—	5
den Sandwich-Inseln . .	1	—
Grönland	—	10
Britisch-Nord-Amerika .	1	1
Nach transatlant. Küsten:	250	149
Grossbritannien . . .	136	336
Holland	214	23
Belgien	2	2
Frankreich	4	2
Spanien	—	5
Portugal	1	1
Sardinien	3	—
dem Kirchenstaat . .	1	—
Oesterreich	—	1
Europäi. Türkei . . .	3	5
Egypten	1	2
	2.286	774

Total: 3.459 Schiffe pr. 611.186 Tonnen mit 19.939 Mann Besatzung.

Auffallend erscheint sofort die bedeutende Zahl der unbeladen zum Theil nach den entferntesten Küsten, ausgelaufenen Fahrzeuge. Das Verhältniss der Schiffe in Ballast zu jenen in Ladung, stellt sich procentweise heraus bei:

	% der Schiffe in Ballast der	
	Angelangten von	*Abgegangenen* nach
Transatlant Küsten	0·0	59·6
Europäischen „	22·5	33·9
Zusammen der:	22·5	36·4

Erwägt man jedoch, dass der transatlantische Waarenverkehr Bremens um 13.6 Millionen Thlr. passiv war, so erklärt sich die Thatsache leicht, dass so viele Schiffe leer den Rückweg antreten mussten — dies lässt sich ziffermässig beweisen. Denn bringt man die 31·4 Millionen Thlr. aus transatlantischen Ländern eingeführten, gegenüber den 17·7 Millionen Thlrn. dahin ausgeführten Waaren, mit der Schiffzahl des ersteren Postens (bei welchem nur beladene Schiffe erscheinen), in Proportion, so erhält man für den Transport der exportirten Waaren, auf dem Wege des Calculs, nahezu die factisch von Bremen nach transatlantischen Küsten abgegangene Zahl von beladenen Schiffen: 245 (statt der wirklich beladen Abgegangenen 250). Es ist übrigens des Weiteren daran zu erinnern, dass im Jahre 1860 überhaupt 527 Schiffe mehr von Bremen abgingen, als deren daselbst ankamen — ein exceptionelles Verhältniss, welches sich im folgenden Jahre wieder ausgleichen musste. Es lässt sich einmal der plausible Grund zur Erklärung dieser eigenthümlichen Thatsache finden, dass im

genannten Jahre der Export land- und flusswärts ein sehr bedeutender war, bei den wichtigsten exotischen Waarengattungen (Baumwolle, Tabak) stärker als deren maritimer Import, so dass die lebhafte Nachfrage, die nothwendige Ergänzung der erschöpften Vorräthe die Entsendung einer stärkeren Handelsflotte nöthig machte: mit deren Rückkehr im Jahre 1861 wird das Verhältniss zwischen den Ziffern der angekommenen und abgegangenen Schiffe wieder in's Gleichgewicht gekommen sein. — Doch möchten wir das Ueberwiegen der Zahl der ausgelaufenen Schiffe, nicht allein diesem, übrigens sehr bestimmenden Factum der Erschöpfung der Vorräthe (siehe Seite 36), sondern theilweise und vielleicht mehr noch, dem rascher den commerciellen Chancen folgenden Verkehre der Cabotage zuschreiben. In der That ist das Verhältniss der Tonnenzahl der ein-, gegenüber den ausgelaufenen Schiffen minder divergirend, als jenes der Schiffszahl und nähere Prüfung zeigt, dass die Hannoverische Flagge (wie wir sahen, meist Küstenfahrer zählend) allein 273 Schiffe mehr von Bremen entsendete, als sie dort einlaufen liess; ebenso die, auch vorwiegend Küstenfahrer stellende, Oldenburgischen Flotte (143 mehr ausgelaufene Schiffe).

Nach Flaggen geschieden, bestand die Zahl d. i. J. 1860 abgegangenen Seeschiffe aus: 1389 Schiffen Hannoverischer Flagge, 660 Oldenburgischer, 424 Bremischer, 339 Holländischer, 242 Dänischer, 98 Hamburgischer, 84 Grossbritannischer, 70 Preussischer, 39 Nordamerikanischer, 21 Spanischer, 27 Norwegischer, 26 Schwedischer, 10 Russischer, je 5 Oesterreichischer, Portugiesischer, Mecklenburgischer, 2 Hawai'ischer, je 1 Belgischer, Columbischer, Französischer, Lübecker, Neapolitanischer, Sardinischer Flagge.

Nicht angegeben ist die Anzahl der ausgelaufenen Dampfschiffe, welche übrigens mit der Zahl der Angekommenen identisch sein wird.

Bremens **Rhederei** nahm seit fünfzehn Jahren in folgender Progression zu:

	Schiffe:	Tonnen:	pr. Schiff Tonnen:
1845	223	72.114	324
1848	237	90.980	384
1851	237	100.466	424
1854	251	127.364	508
1857	274	166.166	596
1860	257	164.750	642

Zunahme des Tonnengehaltes pr. Schiff von 1845—60: $\%_0$ 98.

Die dreijährige Periode 1857—60 bezeichnet, für die Zahl wenigstens der Schiffe, Stillstand. Es ist jedoch zu erinnern, dass diese Jahre für die bremische Rhederei verhängnissvolle waren, denn durch casuelle Calamitäten verunglückten binnen derselben 24 Schiffe pr. 16.082 Tonnen — i. J. 1859 allein 10 Schiffe pr. 9.153 Tonnen

(Katastrophe der „Austria"). Die Todtenliste der Rhederei der vorhergehenden Jahre weist niemals (wenigstens nicht bezüglich des Tonnengehaltes der Schiffe) Verluste nach, die denen der Jahre 1857—60 gleich kämen, und so muss der Stillstand im Aufschwunge der Rhederei in diesem Triennium, gegenüber der steigenden Lebhaftigkeit des Seeverkehres, vorzugsweise elementaren Ereignissen zugeschrieben werden.

Unter der Schiffszahl d. J. 1860 zählen wir 8 Dampfschiffe pr. 11.310 Tonnen.

Es ist schliesslich darauf aufmerksam zu machen, dass die angegebene Zahl von Schiffen fast ausschliesslich aus Schiffen langer Fahrt be-. steht, wie aus den Detailausweisen über die Bauart der Schiffe erhellt Eine Bestätigung dieser Behauptung liefert ferner die bezügl. Uebersicht der Hamburger Rhederei, bei derselben wurden nie verhältnissmässig so viele Schiffe grossen Tonnengehaltes wie jener der bremischen Rhederei construirt (vergl. S. 21).

Die angeführte Schiffszahl der bremischen Rhederei ist noch durch die Ziffer der Lichterschiffe (Flussschiffe) zu ergänzen — dergleichen zählte man i. J. 1860: 108 pr. 11.648 Tonnen.

Bremisches See-Assekuranz-Geschäft.

	Versicherte Summen Thlr.
1849	27,388.000
1850	29,384.100
1851	33,741.400
1852	33,695.400
1853	39,825.100
1854	48,407.500
1855	52,927.600
1856	70,448.200
1857	91,443.000
1858	72,016.300
1859	73,996.600
1860	75,760.700

Auswanderer-Beförderung.

	Schiffe:	Passagiere:
1855	174	31.550
1856	196	36.517
1857	237	49.448
1858	162	23.177
1859	146	22.071
1860	174	30.296

Von 1832—1860 Zus. 5.221 Schiffe mit 761.252 Auswanderern.

Der Werth des von den Auswanderern mitgeführten Gutes betrug i. J. 1860 651.933 Thlr. Für die Auswanderer-Beförderung ist Bremen der bedeutendste deutsche Verkehrsplatz.

Bremens Flussschifffahrt.

Die Handelsstatistik Bremens liefert für die Weserschifffahrt in deren ganzen Umfange ein sehr schätzenswerthes Materiale. Aus diesen statistischen Aufzeichnungen erhellt die grosse Bedeutung der Weserschifffahrt für den bremischen Verkehr im Allgemeinen.

Im letzten Decennium war die Zahl der auf der Weser in Bremen angelangten Schiffe:

	Von der Ober-Weser Schiffe:	Von der Ober-Weser pr. Tonnen:	Von der Unter-Weser Schiffe:	Von der Unter-Weser pr. Tonnen:
1851	1.548	123.440	4.532	231.212
1852	1.583	126.210	5.082	268.640
1853	1.401	91.258	4.444	232.934
1854	1.644	109.880	6.039	296.670
1855	1.401	104.380	4.840	244.340
1856	1.387	115.664	6.627	360.234
1857	1.109	86.044	6.382	370.216
1858	1.159	98.138	5.624	369.738
1859	1.000	93.056	6.064	417.766
1860	1.540	142.570	6.407	442.988

Für den Verkehr der von der Oberweser angekommenen Schiffe lässt sich wohl aus obiger Zahlenreihe keine Zunahme nachweisen; derselbe blieb im Ganzen stabil. Anders beim Verkehr der Unterweser, hier nahm im jüngsten Decennium die Zahl der Schiffe um 41%, deren Tonnengehalt aber um 93% zu. So erscheint als Thatsache, dass die Tonnenzahl der in Bremen angekommenen Flussschiffe, jene der Seeschiffe um 17.000 T. überstieg; ebenso, dass die Bemannung der Flussschiffe (i. J. 1860: 20.791 Mann Besatzung) numerisch stärker als jene der Seeschiffe war.

Was die effective Leistung der Flussschifffahrt anbetrifft, so lieferte das Jahr 1860 folgende Resultate:

Güterbeförderung, Ctr.	von	nach
der Oberweser:	2,123.325	4,339.241
der Unterweser:	7,860.400	4,024.680

Die Importe und Exporte weserwärts betragen in der einen und anderen Richtung $^3/_5$ der Ein- oder Ausfuhrmengen Bremens; diese Ziffer illustrirt hinlänglich die Bedeutung der Weserschifffahrt. — Die Zahl der auf der Unterweser verkehrenden Dampfschiffe ist nicht angegeben, jene der auf der Oberweser verkehrenden war: 146 pr. 8.860 Tonnen mit 1.166 Mann Besatzung.

Die Zahl der von Bremen abgegangenen Flussschiffe war nach der Oberweser: 1.506 pr. 139.314 T., nach der Unterweser: 5.644 Schiffe pr. 375.412 T.

LÜBECK.

Gebiet und Bewohner.

Lübeck, einst die Haupt- und die mächtigste Stadt der Hansa, ist dermalen unter den Hansestädten die kleinste; die Stadtbevölkerung zählte im J. 1857: 30.717 Einwohner, die Landbevölkerung des $6{\cdot}_{62}$ □ Meilen umfassenden Gebietes 18.607 Seelen. — Lübeck, an der Trave gelegen (der eigentliche Hafen ist Travemünde), vermittelt dermalen durch seinen Seehandel vorzugsweise den deutschen Handelsverkehr zwischen den scandinavischen und russischen Häfen der Ostsee mit Hamburg, Mecklenburg und dem Zollverein. Die eifersüchtige Concurrenz Dänemarks und die prohibitive Handelspolitik Russland's erschweren die Ausbeute der Vortheile, welche dem lübischen Verkehre durch die geographische Lage und durch Jahrhunderte hindurch bestandenen Handelsverbindungen unstreitig geboten sind. Ueber den Einfluss, welchen der Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes und die beschleunigte Verbindung der russischen Ostseeländer mit Preussen, auf die Handelsthätigkeit Lübeck's nehmen wird, sind die Ansichten getheilt. Der Erfolg muss erst lehren, ob die Wirkungen dieser Verkehrsstrassen für Lübeck günstig oder von Schaden sein werden. — Es scheint dass Lübeck keine für den Export der norddeutschen Länder bedeutendere Stellung einnimmt. Wir stützen diese Behauptung allerdings nur auf Combinationen, denn über die Richtungen und den Umfang des Ausfuhrhandels liegt kein umfassendes statistisches Material vor, da der Export keiner zollamtlichen Controle unterworfen ist.

Einfuhrhandel.

Menge und Werth der gesammten Einfuhr betrugen:

	Brutto-Ctr.	Thlr.
1856:	3,618.380	39,579.540
1857:	3,597.071	31,515.908
1858:	2,989.272	24,048.247
1859:	3,552.612	25,636.346
1860:	3,790.995	26,854.821

Diese Reihe von Ziffern gibt ersichtlich kein günstiges Bild von

der Bewegung des lübischen Handels während der jüngsten fünf Jahre. Zum Mindesten ist das Urtheil berechtigt, dass derselbe nicht zugenommen habe — ein ungünstiges Resultat immerhin, wenn man erwägt, welches Aufblühen des Handels die übrigen Stapelplätze an der Nord- und Ostsee im gleichen Zeitraume nachweisen.

Hinsichtlich der **Herkunftsorte** erfolgte die Waareneinfuhr im J. 1860:

von	Menge, Ctr. Brutto	% der Ges.-Einfuhr	Werth, Thaler	% der Ges.-Einfuhr
	Seewärts			
Belgien	8.190	0·22	46.004	0·17
Dänemark	31.609	0·83	177.720	0·66
Schleswig	8.682	0·23	32.474	0·12
Holstein	45.035	1·19	164.080	0·61
Grossbritannien	785.168	20·71	430.970	1·61
Frankreich	34.223	0·90	367.936	1·37
Bremen	13.633	0·36	144.301	0·54
Niederlande	6.312	0·17	30.013	0.11
Mecklenburg	6.852	0·18	33.309	0·12
Norwegen	7.343	0·19	21.554	0·08
Preussen	59.112	1·56	157.522	0·59
Russland und Finnland	761.242	20·08	4,441.360	16·54
Schweden	768.787	20·28	1,429.041	5·32
Zusammen seewärts	2,536.188	66·90	7,476.284	27·84
von	*Land- und flusswärts*			
a. Hamburg, landwärts	410.945	10·84	10,105.576	37·64
„ pr. Stecknitz	1.873	0·05	10.656	0·04
Zusammen von Hamburg	412.818	10·89	10,116.232	37·68
b. übrige Einfuhr:				
pr. Eisenbahn, Fuhr, Post	665.112	17·54	8,954.794	33·34
„ Stecknitz (Ober-Elbe)	25.542	0·68	19.350	0·07
„ Trave und Nebenflüsse	151.335	3·99	288.161	1·07
Zusammen	841.989	22·21	9,262.305	34·48
Zusammen land- und flusswärts	1,254.807	33·10	19,378.537	72·16
Gesammt-Einfuhr	3,790.995	—	26,854.821	—

Bei der Einfuhr seewärts erscheinen als wichtigste Artikel die sogenannten „nordischen Producte" (deren Herkunftsorte schwedische, norwegische, russische Ostseehäfen); diese Einfuhren betrugen i. J. 1860:

	Ctr.		Ctr.
Butter	2.823	Eisen [1])	54.890
Droguen	3.040	Federn [2])	3.224

[1]) Aus Schweden.
[2]) Aus Russland.

Artikel	Ctr.	Artikel	Ctr.
Fische (Fässer)[1]	1.811	Pech (Tonnen)[6]	2.363
Flachs[2]	5.668	Pottasche[2]	18.903
Haare und Borsten[2]	54.00	Segeltuch[2]	3.874
Hanf, Werg[2]	28.519	Seife[7]	672
Häute, Felle	4.599	Stahl[5]	13.317
Holz: Balken, Bretter etc. (St.)[3]	54.139	Stearin	712
Kümmel, Anis[4]	5.900	Tabak[8]	5.758
Kupfer[5]	17.046	Talg[2]	10.516
Leinsaat (Tonnen)[2]	17.074	Tauwerk[2]	22.313
Matten (Stück)[2]	75.283	Theer (Tonnen)[9]	26.792
Oel	111		

Die wichtigsten Artikel der Einfuhr landwärts nach Lübeck (die Einfuhr flusswärts ist unbedeutend), bilden vorzugsweise Verzehrungsgegenstände, insbes. Colonialwaaren (in der Einfuhr aus Hamburg), Halbfabricate und Industrieproducte überhaupt. Deren Einfuhrmengen bezifferten sich i. J. 1860 wie folgt:

Artikel	Ctr.	Artikel	Ctr.
Baumwolle	4.408	Manufacturwaaren	45.321
Bleche	3.747	Maschinen	1.086
Bücher u. a. Drucksachen	5.274	Metalle, diverse	1.664
Butter	6.613	Oele	10.237
Caffee	48.997	Papier	5.371
Chemikalien	23.408	Porzellan und Steingut	4.776
Div. Colonialwaaren	5.637	Reis	9.757
Eisenwaaren	27.187	Sämereien	8.032
Industrieproducte u. kurze Waaren	33.874	Seife	756
Farbstoffe und Farbwaaren	29.951	Syrup	16.208
Felle und Häute	21.270	Spiritus und Branntwein (Liter)	1,083.599
Garn	9.029	Stahl	1.466
Gewürze	3.114	Tabak und Cigarren	18.226
Glas und Glaswaaren	7.502	Thon und Thonwaaren	6.982
Holzwaaren	3.894	Wein (Liter)	875.500
Hopfen	3.145	Wolle	14.934
Käse	4.382	Zucker	60.320
Kunstsachen	908		

Unter den Werthziffern der Einfuhr, welche die Tabelle der Totaleinfuhr enthält, sind mitenthalten die Contantenbezüge Lübecks. Die Herkünfte der Einfuhren an Contanten und edeln Metallen überhaupt, sind für die Jahre 1859—1860 sehr verschieden:

1) Aus Norwegen.
2) Aus Russland.
3) Aus Russland 31.528 Stück, aus Schweden 22.261 Stück.
4) 5.746 Ctr. aus Russland, den Rest aus Schweden.
5) Aus Schweden.
6) 2.223 T. aus Russland, die Uebrigen aus Schweden
7) Aus Holstein 305 Ctr., der Rest aus Russland.
8) Aus Russland 5.575 Ctr.
9) Aus Russland 23.547 T., die Uebrigen aus Schweden.

	Betrag, Thaler: 1859	1860
aus Russland	1,641.118	793.680
„ Schweden	1,469.632	32.321
„ Dänemark	—	9.871
„ Hamburg, Altona . . .	245.736	2,673.488
über Preussen und Sachsen .	—	255.432
	3,356.486	3,764.792

Der **Seeschifffahrtsverkehr** von Lübeck zeigt im Verlaufe der Jahre 1850—1860 folgende Bewegung:

Im Jahre:	*Angekommene* Schiffe	pr Tonnen:	*Abgegangene* Schiffe	pr. Tonnen:
1850	1.153	142.040	1.154	143.210
1851	1.096	129.198	1.091	127.442
1852	1.022	127.140	1.064	136.586
1853	1.018	121.524	1.004	122.014
1854	1.053	116.948	1.072	120.770
1855	972	110.742	958	108.492
1856	1.078	129.324	1.092	132.238
1857	1.131	146.392	1.111	145.758
1858	940	132.386	959	135.546
1859	1.056	158.180	1.056	159.350
1860	1.134	166.914	1.151	171.454

Herkunft und Bestimmung der im Jahre 1860 angekommenen und abgegangenen Seeschiffe waren:

Aus — nach:	Eingelaufene Schiffe Beladen:	in Ballast:		Abgegangene Beladen:	in Ballast:
Russland und Finnland	288	—		192	89
Schweden	369	4		243	102
Dänemark und Herzogthümer . . .	178	27		196	14
England und Schottland	168	1		2	2
Preussen	37	—		19	58
Mecklenburg	11	1		15	10
Belgien	6	—		1	—
Bremen	18	—		1	—
Frankreich	12	—		—	1
Holland	6	—	nach:	1	—
Norwegen	7	—	Spanien . .	1	—
Oldenburg	—	1	der Nordsee .	34	—
	1.100	34	der Ostsee .	37	133
				742	409

Berücksichtigt man die Qualität der aus den scandinavischen und russischen Häfen importirten Waaren (meist voluminöse Rohproducte), so findet das Missverhältniss zwischen der Zahl der mit Ballast angekommenen und abgegangenen Schiffe, in einer Beziehung seine natürliche Erklärung.

Nach der Nationalität befanden sich unter den angekommenen Schiffen: Lübeckische 115, 1 Belgisches, Dänische 303, Englische 12, Französische 4, Hamburgische 6, Hannoverische 21, Mecklenburgische 30, Niederländische 15, Norwegische 12, 1 Oldenburgisches, 48 Preussische, 208 Russische, 358 Schwedische.

Relativ, im Verhältniss zum ganzen Schifffahrtsverkehr, ist der Dampfschifffahrtsverkehr Lübecks bedeutender, als der irgend eines anderen grösseren deutschen Hafenplatzes: denn unter der Gesammtzahl der im jüngsten Decennium in Lübeck angekommenen und eben dort abgegangenen Seeschiffe, wie solche die Zusammenstellung auf Seite 47 ergibt, befanden sich Dampfschiffe:

Im Jahre:	*Angekommene*		*Abgegangene*	
	Dampfschiffe	pr. Tonnen	Dampfschiffe	pr. Tonnen
1850	207	52.064	209	52.822
1856	212	45.386	212	45.334
1857	255	56.628	252	55.730
1858	228	58.702	226	58.020
1859	278	74.604	276	73.802
1860	278	77.050	281	79.586

Es erhellt aus vorstehender Uebersicht, dass der Antheil der Zahl der angekommenen und abgegangenen Dampfschiffe an der Summe der ein- und ausgelaufenen Segelschiffe, von der Ziffer $0 \cdot_{21}$ des Jahres 1850 im Jahre 1860 auf $0 \cdot_{33}$, die betreffende Quote an der Tonnenzahl der verkehrenden Segelschiffe von $0 \cdot_{58}$ auf $0 \cdot_{84}$ gestiegen ist, also auf mehr als $^4/_5$ des Tonnengehaltes der Segelschiffe. So ergibt sich indirect aus dieser Vergleichung, dass sich die Zahl der in Lübeck ein- und ausgelaufenen Segelschiffe während der letzten zehn Jahre um circa 10 Percent verringert hat. Der Herkunft nach kamen i. J. 1860 die Dampfschiffe an und gingen in denselben Richtungen ab, weil dahin regelmässige Dampfschifffahrtsverbindungen bestehen: aus Russland (Petersburg, Riga u. a. Ostseehäfen) 92, aus Schweden (Stockholm, Ystad, Norköping) 183.

Die ganze Vermehrung des Seeschifffahrtsverkehres von 1850—1860 fällt somit der Seedampfschifffahrt zu, während die Anzahl der verkehrenden Segelschiffe langsam im Abnehmen ist, deren Tonnengehalt dagegen unverändert bleibt.

Ein neuester kurzer Ausweis des Lübeckischen Seeverkehres im Jahre 1861, gibt folgende Daten:

Flaggen	*Angekommene*		*Abgegangene*	
	Schiffe	pr. Tonnen	Schiffe	pr. Tonnen
Lübecker	126	32.440	116	30.636
Belgische	—	—	—	—
Dänische	241	11.392	242	11.846
Englische	18	4.076	18	4.076

Flaggen	Angekommene Schiffe	Angekommene pr. Tonnen	Abgegangene Schiffe	Abgegangene pr. Tonnen
Französische	2	180	2	180
Hamburger	5	346	5	520
Hannoverische	14	1.110	15	1.146
Mecklenburger	77	17.442	59	13.132
Niederländische	16	1.734	16	1.734
Norwegische	5	302	6	642
Oldenburger	1	40	1	40
Preussische	66	7.558	64	7.320
Russische	190	32.432	190	32.258
Schwedische	315	62.918	316	62.902
Zusammen	1.074	171.950	1.050	166.332
Darunter Dampfschiffe	311	80.876	306	79.652

Die Ergebnisse des Schifffahrtsverkehres des Jahres 1861 bestätigen vollständig die aus der Vergleichung der Zahlen des letzten Decennium gezogenen Resultate, über die wachsende Bedeutung der Dampf-, und den Stillstand in der Leistung der Segelschifffahrt.

Die bisher mitgetheilten Ziffern des Seeverkehres enthalten bloss die Zahlen der ein- oder ausgelaufenen Schiffe langer Fahrt — die Zahl der in Lübeck verkehrenden Küstenfahrzeuge war:

	Angekommen Schiffe	Angekommen pr. Tonnen	Abgegangen Schiffe	Abgegangen pr. Tonnen
		im Jahre 1860:		
im Ganzen	184	1.560	185	1.580
darunter lübische	11	650	12	670
		im Jahre 1861:		
im Ganzen	263	2.044	263	2.044
darunter lübische	12	750	12	750

Die **Rhederei** Lübecks zählte Seeschiffe (langer Fahrt) Ende 1860: 6 per 13.200 Tonnen, Ende 1861: 55 Schiffe per 13.920 T. (darunter 3 Dampfschiffe zur Befahrung der Linie Lübeck — Petersburg).

Das **Seeassecuranzgeschäft** Lübecks zeigt von 1830—1858 folgende Bewegung:

Im Jahre	Versicherte Summen Thlr.	Durchschnitts-prämie %	Bezahlte Schäden Thlr.	%
1830	4,672.527	1·92	79.168	1·69
1835	7,142.874	1·64	70.027	0·98
1840	7,232.493	1·39	52.747	0·73
1845	5,682.728	1·35	45 004	0·79
1850	6,631.052	1·67	98.039	1·48
1855	6,231.836	1·60	120.300	1·93
1856	8,207.770	1·23	65.960	0·80
1857	21,232.620	1·59	175.088	0·88
1858	15,749.550	1·61	165.105	1·05

MECKLENBURG-SCHWERIN.

Wie bezüglich seiner Staatsverfassung und socialen Zustände, nimmt das Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin auch bezüglich seiner Handelsgesetzgebung und Handelspolitik unter den deutschen Bundesstaaten eine isolirte, eigenthümliche Stellung ein. Principiell besteht im Lande Handelsfreiheit und die bestehenden Zölle erscheinen hauptsächlich als Finanzzölle, allein dieselben sind in den einzelnen Verkehrsplätzen sehr verschieden, so dass sie doch, die sonst durch die Handelsfreiheit so sehr geförderte, Lebendigkeit des Verkehres nicht wenig hemmen. Sicher aber wird Mecklenburg-Schwerin, dieses fruchtbare, gut bewässerte, von der Elbe, der Warnow, kleineren Flüssen und Kanälen und Eisenbahnlinien durchzogene Land, welches zwei gute Seehäfen besitzt (Rostock, resp. Warnemünde und Wismar), dessen Fläche 247 □ Meilen mit 550.000 Bewohnern umfasst, in dem deutschen Handelsgebiete eine andere Stellung einnehmen als seine gegenwärtige, wenn es seine handelspolitische Selbständigkeit aufgibt und sich dem Zollvereine anschliesst. Erst dann wird die Bedeutung von dessen Küstengebiet, für die auswärtigen Handelsbeziehungen Deutschlands zu Tage treten. Uebrigens ist die Ueberzeugung von der Wahrheit dieser Ansicht in und ausser Mecklenburg eine so unbezweifelte, dass deren endlicher Sieg über prädominirende Vorurtheile für die Zukunft gewiss, der Anschluss Mecklenburgs an den deutschen Zollverein, nur eine Frage der Zeit ist.

Die jüngsten umfassenden Daten über den **Handel** Mecklenburgs, welche uns zu Gebote stehen, betreffen das Jahr 1858. Diese Ausweise enthalten keine Werthschätzungen. Es fehlt ferner gänzlich an Anhaltspunkten, um *verlässliche* Werthberechnungen auf Grundlagen von Schätzungen der Waarengattungen vorzunehmen. Wir beschränken uns desshalb darauf, eine allgemeine Uebersicht des Handelsverkehres mitzutheilen, und zu dessen Erläuterung dann die Ein- und Ausfuhrmengen einiger Waarengattungen anzugeben, die zu der Summe der in den Handelsverkehr getretenen Mengen, das stärkste Contingent stellten.

	zur See üb. Rostock	Wismar	pr. Elbe u. Elde	pr. Eisenbahn	Landfuhr	Total i. J. 1858	Total im Vorjahre
			A. Einfuhr, Centner:				
Verzehrungsgegenstände .	128.988	21.275	45.627	209.418	76.975	482.283	647.656
Rohstoffe	529.295	577.251	162.742	140.801	33.147	1,443.236	1,543 025
Halbfabricate . . .	22.384	8.479	5.580	22.492	4.152	63.087	88.496
Manufacturwaaren . .	665	25	820	33.601	2.293	37.404	34.647
Industrie- u. Kunsterzeugn.	15.955	4.389	5.482	59.676	12.194	97.696	119.654
Summe	697.287	611.419	220.251	465.988	128.761	2,123.706	2,433.478
			B. Ausfuhr, Centner:				
Verzehrungsgegenstände .	468.469	121.038	115.816	919.507	48.919	1,673.748	2,202.566
Rohstoffe	16.404	9.644	101.587	242.415	63.007	433.057	509.938
Halbfabricate . . .	—	—	44	985	1.645	2.674	1.466
Manufacturwaaren . .	—	7	198	2.009	2.808	5.022	5.585
Industrie- u. Kunsterzeugn.	532	106	14.171	16.449	3.665	34.924	43.486
Summe	485.405	130.795	231.816	1,181.365	120.044	2,149.425	2,762.741
			C. Durchfuhr, Centner:				
Verzehrungsgegenstände .	30.460	10.097	[1] 37.963	[2]	[2]	—	—
Rohstoffe	12.527	6.001	16.121	—	—	—	—
Halbfabricate . . .	468	321	2.462	—	—	—	—
Manufacturwaaren . .	203	4.190	176	—	—	—	—
Industrie- u. Kunsterzeugn.	1.068	6.114	572	—	—	—	—
Summe	44.726	26.728	57.294	—	—	—	—

[1] Aus oder nach Mecklenburg-Strelitz.
[2] Fehlen die Angaben.

Eine Werthberechnung, welcher als Basis die entsprechenden Waarenwerthe der Ein- und Ausfuhren von Bremen und des Zollvereins dienten‘ liefert das Resultat, dass die Einfuhr Mecklenburgs im mittleren Jahresdurchschnitt auf 4– 5 Millionen, dessen Ausfuhr dagegen auf 6—7 Millionen Thaler .zu bewerthen sei — und einem mittleren Jahresdurchschnitt der Mengen der Ein- und Ausfuhr nähern sich die Ziffern des Jahres 1857 eher als jene des Jahres 1858, in welchem auch Mecklenburg von der allgemeinen Handelskrise merklich in's Mitleiden gezogen wurde.

Berücksichtigt man die Qualität des Waarenverkehres, so erscheinen bei der Einfuhr d. J. 1858 in überwiegender Menge Rohstoffe und zwar vorzugsweise (in runden Zahlen): Baumaterialien (194.000 Ctr.), Steinkohlen (787.000 Ctr.), Guano (42.000 Ctr.), Holz (239.000 Ctr.), Soda (11.000 Ctr.) Farbwaaren (15.500 Ctr.), ferner Verzehrungsgegenstände und zwar in hervorragenden Quantitäten: Heringe (45.000 Ctr.), Getreide (84.000 Ctr.), Kaffee (29.800 Ctr.), Reis (21.500 Ctr.), Salz (60.500 Ctr.), Syrup (34.400 Ctr.), Spirituosen (13.500 Ctr.), Tabak (26.800 Ctr.), Wein (30.900 Ctr.), Zuckerraffinate (49.700 Ctr.), diverse Colonial- und Materialwaaren (11.500 Ctr.). Unter den Halbfabricaten erscheint mit der bedeutendsten Menge Eisen (geschmiedetes, Blech, Draht Rohstahl) 53.500 Ctr. Aus den Detailausweisen der Manufacturwaaren-

einfuhr ist wegen deren allgemeinen Bezeichnungsweise keine bestimmte Waarengattung hervorzuheben. Unter den Industrie- und Kunsterzeugnissen lieferten die bedeutendsten Mengen zur Einfuhr: Eisenwaaren (23.400 Ctr.), Glas- (10.800 Ctr.) und kurze Waaren (4.782 Ctr.), Maschinen (3.000 Ctr.), Papier und Tapeten (8.500 Ctr.), Porcellanwaaren (1.510 Ctr.), Seife (2.900 Ctr.), Steingut (5,100 Ctr.). Sämmtliche genannte Fabricate wurden zumeist aus Hamburg und dem Zollverein eingeführt, der Seeimport war nur bedeutend bei: Eisenwaaren (über Rostock und Wismar 9.310 Ctr.), Steingut (1.760 Ctr.), Glas (3.650 Ctr.).

Bei der Ausfuhr nehmen bezüglich der Menge die Verzehrungsgegenstände die erste Stelle ein, und zwar: Getreide (1,488.000 Ctr., davon 585.000 Ctr. seewärts exportirt), Hülsenfrüchte (43.400 Ctr., fast ausschliesslich nach dem Zollverein exportirt), Butter (43.166 Ctr.), Mehl (21.100 Ctr.), Spirituosen (18.400 Ctr.), letztere drei Waarengattungen bildeten ebenfalls, ausgenommen sehr geringe Mengen, Ausfuhrartikel nach dem Zollverein und nach Hamburg. Von Rohstoffen fand eine bedeutende Ausfuhr nur statt bei Brennholz (60.000 Ctr.), Gips (28.600 Ctr.), Bau- und Nutzholz (47.600 Ctr.), Oel (11.200 Ctr., davon seewärts 5.300 Ctr.), Lumpen (33.000 Ctr.), Sämereien, Leinsaat (14.500 Ctr.), Rübsaat (134.700 Ctr.), Schafwolle (30.700 Ctr.), Knochen (14.000 Ctr., davon seewärts 3.560 Ctr.). Auch die Ausfuhr von Rohstoffen erfolgte vorzugsweise, und bei den werthvolleren Producten fast ausschliesslich, gegen Hamburg und den Zollverein. Die grösserer Bedeutung entbehrende Ausfuhr von Halb- und Manufacturfabricaten übergehend, ist noch zu erwähnen, dass bei der Ausfuhr von Ganzfabricaten der Industrie und Kunst, mit grösseren Mengen (resp. Werthen) nur erscheinen die Glaswaaren, mit 14.300 Ctr., deren Ausfuhr ebenfalls fast gänzlich elbabwärts erfolgte.

Betreffs des **Seeschifffahrtsverkehres** und der Rhederei von Mecklenburg steht uns nur ein dürftiges, theilweise veraltetes Material zu Gebote:

Nach oder von		angekommene: Schiffe	pr. Tonnen:	abgegangene: Schiffe	pr. Tonnen:
Rostock	1857	654	105.000	638	103.400
„	1858	569	93.000	548	91.400
„	1859	543	90.000	618	120.000
Wismar	1857	242	39.200	229	35.400
„	1858	224	38.600	237	42.200
„	1859	168	28.600	187	34.000
„	1860	232	33.600	245	33.800

Der Stand der **Rhederei** war:

	Seeschiffe langer Fahrt: Zahl	Tonnen	davon Dampfschiffe: Zahl	Tonnen
1851:	318	90.450	6	750
1859:	397	139.700	10	1.200

---

[1]) Nachweisungen über den Handel von Mecklenburg-Strelitz fehlen gänzlich.

DER ZOLLVEREIN.

Gebiet, Bewohner, volkswirthschaftliche Verhältnisse.

Der Zollverein umfasst dermalen die Gebiete 13 deutscher Bundesstaaten, zusammen 9,045.45 □ Meilen mit 33,772.260 Bewohner (im Jahre 1860), in räumlicher Beziehung also zwei Dritttheile der Lande des deutschen Bundes und $75 \cdot_6$ Procent von deren Bevölkerung. Die Länge der Zollgrenzen beträgt 1.066 Meilen, welche sich auf die einzelnen Grenzstaaten in folgender Weise vertheilen: Preussen 581, Luxemburg 27, Bayern 153, Sachsen 60, Hannover 140, Würtemberg $3\frac{1}{2}$, Baden $\frac{2}{5}$ $67^2{}_5$, Oldenburg 34. Die Vereinigung der dermalen den Zollverein bildenden deutschen Staaten ist nicht das Resultat eines und desselben Staatsactes. Die erste Einigung war der preussisch-hessische Zoll- und Handelsverein, welchem im Jahre 1833 Bayern, Würtemberg, Sachsen und die thüringischen Staaten beitraten, so dass der Flächeninhalt des Zollvereins i. J. 1834: 7.732 □ M. mit 23,478.000 Bewohner zählte. In den Jahren 1835—1836 traten hinzu Baden, Nassau, Hessen-Hamburg, die freie Stadt Frankfurt, somit im Jahre 1837 das Gebiet 8.097 □ M. mit 26,009.000 Bewohnern — im Jahre 1841 erfolgte die Einigung mit Braunschweig, Luxemburg, Lippe-Detmold, wodurch das Gebiet des Zollvereins die Fläche von 8.245 □ M. erreichte; die Bevölkerung zählte im Jahre 1843: 28,498.000, i. J. 1846: 29,461.000, i. J. 1849: 29,800.000 Individuen. Endlich fand 1854 der Anschluss des bis dahin bestandenen hannover'schen „Steuervereins" (Hannover, Schaumburg, Lippe, Oldenburg, einige preussische und Braunschweig'sche Enclaven umfassend) statt, wodurch der Zollverein den heutigen Flächeninhalt von 9,045.45 □ M. erreichte; deren Bevölkerung war i. J. 1854: 32,721.000.

Die Stätte eines der ersten Culturvölker der Welt, sich einer guten Bodencultur und intelligent betriebener Industrie erfreuend, durch seine Küsten an der Nord- und Ostsee dem maritimen Verkehre geöffnet, durch seine zahlreichen Ströme mit natürlichen, durch ein ausgedehntes Eisenbahnnetz und gute Strassen mit künstlichen Verkehrswegen wohl verse-

hen, stehen dem deutschen Zollvereine alle inneren Vorbedingungen blühenden Handels, dieses mächtigen Factors volkswirthschaftlichen Gedeihens zu Gebote.

Das Eisenbahnnetz des Zollvereins umfasste im Jahre 1860 Meilen: 1.357·9, deren Anlage das Capital von 681,811.000 Thalern kostete. Die Eisenbahnlinien und deren Anlagekosten vertheilten sich auf die einzelnen Zollvereinsstaaten in folgender Weise:

	Meilen:	Anlagekosten, Thlr.:		Meilen:	Anlagekosten Thlr.:
Preussen	765·0	383,545.000	Hessen-Darmstadt .	31·9	13,895.000
Bayern	184·4	79,792.000	Braunschweig . . .	27·0	8,396.000
Hannover . . .	110·2	45,021.000	Thüringische Staaten	22.7	9,754.000
Sachsen	100·6	60,693.000	Frankfurt	12·3	5,511 000
Baden	47·7	25,011.000	Nassau	5·9	5,000.000
Hessen-Kassel . . .	46·5	25,251.000	Anhalt	2·7	653.000
Würtemberg . . .	41·0	19,289.000	Zusammen:	1.357·9	601,811.000

Zu Beginn des Jahres 1862 überstieg die Meilenzahl der befahrenen Eisenbahnen die Ziffer von 1.400, und wie eine Vergleichung zeigt, betrug dieselbe $1/_{10}$ sämmtlicher in Betrieb stehender Eisenbahnlinien Europa's. Die Länge der Landstrassen des Zollvereins zählt 7.600 Meilen — dessen Telegraphennetz zu Beginn des Jahres 1861 Meilen 2.006·5 (Länge der Drähte 5.213·8 Meilen, Zahl der Stationen 344) Es ist ein wichtiges Factum, dass der Zollverein bezüglich seines Eisenbahnnetzes zu den vorgeschrittensten Ländern Europa's gehört, denn es entfielen auf 10.000 Individuen der Bevölkerung befahrene Eisenbahnmeilen in: Grossbritannien 1·64, Frankreich 0·36, Belgien 0·48, Oesterreich 0·21, im Zollverein 0·40.

Die Wasserstrassen, die natürlichen Wege für den binnenländischen Verkehr, bilden sieben mächtige Hauptströme mit zahlreichen schiff- und flössbaren Nebenflüssen, welche die Zufahrten zu drei Meeren bilden: zur Nordsee der Rhein (schiffbare Stromlänge im Zollvereinsgebiet 117 Meilen), die Ems (30 Meilen schiffbar), Weser (59 M. schiffb.), Elbe (43 M. schiffb.); zur Ostsee die Oder (108 M. schiffb.), Weichsel (39 M. schiffb.); zum schwarzen Meere die Donau (51 M. schiffb.). Im Ganzen dürfte die schiffbare Stromlänge der Binnengewässer, inbegriffen die Schifffahrtskanäle 800 M. betragen. Das eigenthümliche, von der Alpen- und Karpatenabdachung vertikal der Nord- und Ostsee zuströmende Parallelsystem der Flüsse Deutschland's, der dazu horizontale Strom der Donau bieten der Theorie der Staatenbildung und Ethnographie einen dankbaren Vorwurf. Vergleicht man den parallelen Lauf der Flüsse des mittleren und nördlichen Deutschland, mit centrifugalen Stromsystemen, z. B. mit jenen von Frankreich, Russland, also Staaten, welche trotz grosser ethnischer und socialer Gegensätze im Inneren, seit Beginn ihres Bestehens ihre ein-

heitliche Staatsgewalt befestigen und stets das Aufstreben der politischen Autonomie ihrer Gebietstheile oder socialen Gliederungen siegreich bekämpfen, so drängt sich der Gedanke auf, dass das Parallelsystem der deutschen Ströme die physische Grundlage der Zersplitterung Deutschland's in eine Anzahl autonomer Staaten bilde. Der parallele Lauf der deutschen Hauptströme scheint coordinirte, territorial begränzte und territoriale selbstständige Interessen eher zu fördern, als durch den centrifugalen Lauf der Flüsse Divergirende, welche des einheitlichen Verkehrscentrums zu ihrer Wahrung und Förderung bedürfen. Das Verkehrscentrum gestaltet sich aber auch bald zum Centrum der politischen Macht. Der innere Drang der politischen Nothwendigkeit rief stets die französischen Könige von Peronne oder Blois nach dem natürlichem Sitze der Macht, Paris, zurück. So würde nach unserer Ansicht die Complication des deutschen Stromsystems die natürliche Macht bilden, welche dem Princip der Landeshoheit, welches sich mit zäher Ausdauer durch Jahrhunderte der deutschen Staats- und Rechtsgeschichte hindurch kämpfte, zum schliesslichen Siege verhalf. Zunahme der Dichtigkeit der Bevölkerung, Aufblühen der intellectuellen und physischen Cultur, häufige und innigere Beziehungen und Berührungen durch die Herstellung verbesserter künstlicher Verkehrslinien, drängen seit Jahrzehnten die einst coordinirten, sich fremden Interessen näher zusammen, so dass eine enge föderative Einigung zur Förderung gemeinsamer volkswirthschaftlicher Zwecke, wie sie der Zollverein bildet, dringend und nothwendig war.

So bilden die Länder des Zollvereins ein grosses selbstständiges Handelsgebiet, dessen dem eigenen Consume bestimmte Einfuhr und dessen Ausfuhr als Product eigener Schaffung, Wertherzeugung und Werthvermehrung, bedeutende Werthsummen erreichen. Es wäre voreilig, mit wenigen Worten über die Verkehrsrichtungen des zollvereinsländischen Eigenhandels berichten zu wollen, darüber müssen die Detailuntersuchungen Aufschluss geben.

Sehr günstig ist der Zollverein dem Durchfuhrhandel situirt, insbesondere transitiren bedeutende Theile der Einfuhr und der Ausfuhr des grossen österreichischen Zollgebietes, der Uferstaaten der untern Donau, ferner Russland's, durch die Länder des Zollvereins — und noch viel bedeutender würde der Durchfuhrhandel nach Osten sein, wenn nicht das streng prohibitive Zollsystem, und der bis auf die jüngste Zeit mangelhafte und kostspielige Landverkehr, hemmend wirkten.

Leitende Tendenz zur Gründung des Zollvereins war, durch mässige Schutzzölle, mittelst eines möglichst vereinfachten Zolltarifes, die deutsche Industrie vor übermächtiger fremder Concurrenz zu wahren, so des Gewerbfleisses selbstständige Entwicklung zu fördern, und durch uniforme Zollgesetzgebung den Verkehr der drückenden Fesseln innerer Zollschran-

ken zu entledigen. Die Zusammensetzung des Zollvereins als völkerrechtliche, vertragsmässige Association autonomer Staaten zu einem volkswirthschaftlichen Zwecke, konnte Mittel zur Erreichung ihres Zieles erlangen, deren Anstreben, ja selbst deren Besitz, für die Einzelstaaten problematisch gewesen wäre, z. B. Handelsverträge — während andererseits das föderative Verhältniss rasche Entschlüsse und deren prompte Durchführung von der Uebereinstimmung, von der Willenseinigung sämmtlicher Interessenten abhängig macht. Die Einigung vieler Interessenten beansprucht allerwärts Zeit, am Meisten aber dort, wo materielle Interessen in Frage stehen. Man möge sich nur an die Erledigung der Frage der Aufhebung der Durchfuhrzölle, an die Elbeschifffahrtsverhandlungen erinnern. So mag auch die heutige Gestaltung der officiellen Ausweise über den Handelsverkehr des Zollvereins vielleicht durch die angedeuteten Schwierigkeiten bedingt sein, die sich den Anforderungen der Statistik gerecht werdenden Aenderungen und Vervollständigungen entgegenstellen [1]).

Die Waarenverzollungen und deren Nachweisungen bilden überall das erste und wichtigste Material für die Handelsstatistik und so ruhen die Anlage und die Vollständigkeit der letzteren in erster Linie auf der Gestaltung, der Classificirung der Zolltarife der Staaten. Insofern nun der Zolltarif des Zollvereins, wie bemerkt, nach dem Principe der grössten Vereinfachung angelegt ist, keine Werthzölle kennt und bei Waarengattungen, die im Verkehre mit dem Auslande in sehr bedeutenden Mengen und Werthen erscheinen, überhaupt keine, oder nur solche Distinctionen enthält, die sehr grosse Gruppen zusammenfassen (z. B. bei den Manufacturwaaren), so muss sich eben auch die Handelsstatistik in dieser Richtung mit der Angabe grosser Ziffern begnügen, welche Conjecturen über ihre effective Bedeutung den weitesten Spielraum bieten. Allerdings verliert dadurch der stärkste Pfeiler, auf welchem das Ansehen durch statistische Deduction gewonnener Sätze ruht, die Macht des Zahlenbeweises, an entscheidender Stelle seinen sicheren Boden. Die Handelsausweise des Zollvereins enthalten ferner gar keine Werthangaben, sondern bloss die Bezifferung der Waarenmengen. Die wichtige und nothwendige Werthbestimmung der Waarenbewegung muss die Privatstatistik ergänzen. Wie kann man aber den Werth von Waarenmengen verlässlich berechnen, welche der Waarengattungen von verschiedensten Werthen und Preisen so viele enthalten können, wie z. B. die Tarifspositionen: Baumwollwaaren, Seidenwaaren, Wollenwaaren? Da können doch nur Schätzungen und Conjecturen Platz greifen, die vielleicht auf guter Grundlage beruhen, die aber auch, als Resultat subjectiver Anschauung, ebensowohl Trugschlüsse sein können, abgesehen davon, dass tendenziöser Darstellung ein weites Feld offen steht.

---

[1]) Als Lücke, die wohl insbesondere der reformirenden Abhilfe bedürfte, ist der Mangel aller Mittheilungen über den zollvereinsländischen Verkehr in Contanten und edeln Metallen zu bezeichnen.

So ist auch das Fehlen von Werthangaben (seien es nun officielle, perennirende Werthschätzungen oder Declarationswerthe) als empfindliche Lücken der handelsstatistischen Nachweisungen zu bezeichnen. Selbe ist zwar nach Kräften von Privatstatistikern ergänzt worden, und insbesondere ist auf diesem Gebiete die Thätigkeit von Hübners statistischem Centralarchiv anzuerkennen, welches überhaupt das etwas ursprüngliche Materiale der publicirten Handelsausweise methodisch ordnet und ergänzt. Doch ist es immerhin auffallend, dass sich das Centralorgan des Zollvereins in Berlin, selbst jenes Prestiges begibt, welches die officielle Statistik besitzt, dass es den beim besten Willen unzureichenden Kräften der Privaten ganz und gar die Lösung der Aufgabe überlässt, der deutschen Intelligenz ein treues und vollständiges Bild eines der wichtigsten Factoren des nationalen Wohlstandes zu liefern.

Einfuhr- und Ausfuhrhandel.

Eine historisch-vergleichende Uebersicht des zollvereinsländischen Aussenhandels wäre ohne die Werthberechnungen der Privatstatistiker, auf die wenig maassgebenden Mengenangaben der gesammten Ein- und Ausfuhr der officiellen Handelsausweise beschränkt; wir sind daher auf die Benützung der Resultate der Privatforschung angewiesen. Es ist übrigens im Vorhinein darauf aufmerksam zu machen, dass der Kreis der zollvereinten deutschen Staaten vor 1834—1854 bedeutende Erweiterungen erfuhr, dass somit die steigende Tendenz der Werthziffern nicht allein das Ergebniss der wachsenden Intensität der Handelsbewegung an und für sich, sondern für bestimmte Perioden aus äusseren Gründen in nicht zu unterschätzender Weise, durch die Zunahme der Zahl der Consumenten und Producenten bedingt wurde [1]). So erschien es nothwendig, zur Gewinnung richtiger Standpuncte zur Beurtheilung der Bewegung des zollvereinsländischen Handels, die Ein- und Ausfuhrwerthe in directe Beziehung zur Bevölkerungsziffer zu bringen. Da und dort weichen die von uns berechneten Quoten der pr. Kopf der Bevölkerung repartirten Werthe nicht unbedeutend von anderwärts veröffentlichten, uncorrecten Zahlen ab.

Nachstehende Zusammenstellung enthält Lücken. Für die Jahre 1847—1849 lagen keine Berechnungen vor. Der Werthberechnung für das Jahr 1859 glaubte sich der Verfasser entziehen zu können, da nachweisbar der italienische Krieg für den Handelsverkehr des Zollvereins von störendstem Einflusse war, somit die bezüglichen Ziffern als abnorm zu betrachten sind.

---

[1]) Vergl. die Schilderung der Erweiterung des Zollvereines durch den Beitritt einzelner Staaten, auf S. 53.

Im Jahre:	Werth der verzollten Einfuhr (Millionen)	Auf den Kopf der Bevölkerung entfallen	Werth der vereinsländ. od. verzollten Ausfuhr (Millionen)	Pr. Kopf der Bevölkerung	Von der Einfuhr u. Ausf. zusamm. entfallen pr. Kopf	Werth der Durchfuhr (Millionen)
	T h a l e r.					
1834	105·94	4·5	143·62	6·1	10·6	74·63
1835	111·34	4·7	140·93	6·0	10·7	70·69
1836	128·39	5·0	170·56	6·6	11·6	49·48
1837	136·58	5·3	156·65	6·0	11·3	43·14
1838	153·70	5·9	176·52	6·8	12·7	54·28
1839	152·64	5·9	185·33	7·0	12·9	58·09
1840	167·78	6·4	182·96	6·9	13·3	54·61
1841	181·70	6·8	189·27	7·1	13·9	54·96
1842	188·67	6·7	162·04	5·8	12·5	54·51
1843	212·07	7·4	163·35	5·7	13·1	63·31
1844	209·59	7·2	175·36	6·1	13·3	74·74
1845	219·69	7·5	178·04	6·1	13·6	63·79
1846	221·43	7·5	170·77	5·8	13·3	69·95
1850	181·66	6·1	172·95	5·8	11·9	78·51
1851	185·51	6·1	178·49	6·0	12·1	83·74
1852	196·48	6·4	185·09	6·1	12·5	89·53
1853	203·93	6·6	251·38	8·1	14·7	105·51
1854	269·12	8·2	334·16	10·3	18·5	121·98
1855	315·77	9·7	308·57	9·4	19·1	167·04
1856	350·11	10·6	318·81	9·7	20·3	146·93
1857	354·31	10·7	353·09	10·6	21·3	144·05
1858	321·53	9·6	350·83	10·5	20·1	111·82
1860	365·06	10·9	466·39	13·8	24·7	138·00

Die Werthberechnungen von 1834—1846 führte Junghanns durch jene von 1850—1858 Hübner, und der Verfasser berechnete die Werthe der Waarenbewegung des Jahres 1860, wobei mit wenigen Ausnahmen die von Hübner für 1858 angewendeten Waarenwerthe als Elemente dienten.

Es ist ferner noch auf ein Verhältniss aufmerksam zu machen, dessen Berücksichtigung für die Beurtheilung der Ziffern des zollvereinsländischen Verkehres sehr von Bedeutung ist.

Die detaillirten Handelsausweise des Zollvereines enthalten bei der Ein- und Ausfuhr die Doppelrubriken:

Gesammteingang — in freien Verkehr traten . . . .
Gesammtausfuhr — darunter aus dem freien Verkehre . .

Dem Statistiker steht nun die Wahl offen, die eine oder andere Rubrik zur Darstellung des Waarenverkehres zu benützen. Bezüglich der Einfuhr kann kein Zweifel bestehen, dass nur die verzollte oder zollfreie Einfuhr, welche „in den freien Verkehr“ trat, aufzunehmen sei. Denn diese Importe stellen vorwiegend die durch Bedarf und Verbrauch bedingten Bezüge ausländischer Waaren dar — und Umfang und Bedeutung dieser Bezüge zu kennen, ist bei Beurtheilung so vieler Fragen aus

dem Gebiete der Volkswirthschaft und deren Politik, des öffentlichen Lebens, entscheidend. Consequent wäre aber dieser Darstellung der Einfuhr auch nur die Ausfuhr „aus dem freien Verkehr" gegenüber zu stellen. Doch stellen sich dieser einschränkenden Nachweisung der Ausfuhr Bedenken entgegen, denn es erscheint doch als nothwendig in der einen oder anderen Richtung, sei es in der Ein- oder Ausfuhr, den Umfang des ganzen zollvereinsländischen Handels zu kennen. Dessen doppelte Darstellung würde jedoch in räumlicher Beziehung zu allzugrosser Weitläufigkeit anwachsen. Der Unterschied zwischen der Totalausfuhr und der Ausfuhr aus dem freien Verkehr, tritt bei der Waarengruppe der Fabricate am Schärfsten hervor und im Hinblick auf die Nothwendigkeit der genauen Kenntniss der Verkehrsbewegung der Waaren dieser Gattung, wird die Ausfuhr von Fabricaten „aus dem freien Verkehr", im Besonderen der Totalausfuhr von Fabricaten aus dem Zollverein gegenübergestellt werden. Dem Vorgange bewährter deutscher Statistiker uns anschliessend, ist also Gegenstand nachstehender Detailnachweisung: die verzollte und zollfreie Einfuhr und die vereinsländische und verzollte Ausfuhr.

Einfuhr und Ausfuhr des Zollvereins im Jahre 1860 nach Mengen und Werthen.

Waarengattungen	Verzollte und zollfreie Einfuhr		Ausfuhr	
	Centner	Thaler	Centner	Thaler
	A. Verzehrungsgegenstände:			
Bier	10.187	20.374	115.346	230.692
Branntwein, Arrak, Rhum	44.985	449.850	413.647	4,962.764
„ Franzbranntwein	3.165	63.300		
Butter	25.238	706.664	107.863	3,020.164
Cacao	16.967	305.406	4.055	72.990
Cichorien, getrocknete	9.874	49.370	74.596	335.682
Confituren	8.415	168.300	10.373	207.460
Essig	1.102	2.480	30.963	69.667
Fische	68.979	413.874	6.720	40.320
Fleisch	19.530	253.890	63.931	831.103
Getreide (Hectoliter)				
Weizen „	3,152.490	13,374.442	5,970.708	25,330.279
Roggen „	5,551.590	20,187.690	1,460.963	5,312.676
Gerste, Malz „	1,234.475	2,805.746	2,040.908	4,638.427
Hafer, Buchweizen „	904.915	1,645.371	1,225.045	2,281.923
Gewürze, Pfeffer, Piment	44.474	533.688	29.082	348.984
Galgant, Ingber, Zimmt etc.	18.867	283.005	14.882	223.230
Hefe	7.809	39.045	2.551	12.755
Heringe (Tonnen)	351.937	4,927.110	155.473	2,167.622
Hopfen	17.735	532.050	59.620	1,788.600
Hülsenfrüchte (Hectoliter)	383.185	1,393.404	659.560	2,398.480
Kaffee (und Surrogate)	1,309.735	19,646.025	423.450	2,540.700
Käse	35.172	703.440	77.520	1,550.400
Kraftmehl	10.129	101.290	61.363	613.630

Waarengattungen	Verzollte und zollfreie Einfuhr		Ausfuhr	
	Centner	Thaler	Centner	Thaler
Mahlproducte	270.307	2,162.456	577.203	4,617.624
Muscheln und Schalthiere .	8.427	84.270	2.524	25,240
Obst	155.101	1,240.808	84.122	672.976
Reis	629.196	2,516.784	96.678	386.712
Salz	596.581	417.606	1,007.175	705.026
Anis und Kümmel	9.093	136.395	3.354	50.310
Südfrüchte, frische	54.597	655.164	6.435	77.220
„ getrocknete . .	165.083	2,311.082	9.244	129.416
Syrup	71.833	359.165	219.705	1,098.525
Tabak, Tabakblätter u. Stengel	585.912	12,890.064	258.283	3,615.962
„ in Rollen, geschnitten	8.271	297.756	21.492	773.712
„ Cigarren	11.262	1,689.300	91.632	1,822.640
„ Schnupftabak . . .	121	18.150	10.167	1,525.050
Thee	24.510	1,225.500	26.960	1,348.000
Vieh: Ochsen u. Stiere (Stück)	23.827	1,429.620	52.857	3,171.420
Kühe „ .	23.702	948.080	33.131	1,325.240
Jungvieh „ .	10.294	123.528	13.683	164.196
Kälber „ .	41.260	361.340	26.543	238.887
Schweine, gemästete „ .	51.140	715.960	73.184	1,024.576
„ magere „ .	415.726	1,662.904	17.573	70.292
Spanferkel „ .	150.427	75.214	15.700	7.850
Schöpse „ .	37.648	112.944	309.054	927.162
Schafe und Ziegen „ .	53.752	80.628	56.220	84.330
Wachholderbeeren	5.317	15.951	8.393	25.179
Wein, in Fässern u. Flaschen	240.795	2,407.950	488.009	4,880.009
Zuckerraffinate	1.522	19.786	184.885	2,403.505
Summe	—	102,564.219	—	90.148.587
		B. Rohstoffe:		
Baumwolle	1,720.691	34,413.820	712.419	14,248.380
Cautchouc	10.951	438.040	1.318	50.084
Eisenerze	389.605	129.868	372.788	124.263
Felle, Häute, z. Lederbereitung	484.126	19,365.440	73.248	2,929.920
Fischbein	3.128	500.480	1.537	245.920
Flachs, Hanf, Werg . . .	424.665	6,794.640	182.390	2,918.240
Galmei, Zinkblende	192.919	96.459	98.496	40.248
Guttapercha	367	11.010	76	2.280
Kanin. u. Hasenfelle, -Haare	11.456	458 240	19.758	98.790
Holzkohlen	162.360	40.590	56.481	14.120
Harze	568.972	1,137.944	84.290	168.580
Holz, Brennholz		54.608		138.354
„ aussereurop. in Blöcken	101.374	405.496	5.882	23.528
„ Bau- u. Nutzholz, in Blöcken, Balken, hartes (St.)	99.252	992.520	170.396	1,703.960
„ Bau- u. Nutzholz, in Blöcken, Balken, weich. (St.)	1,440.215	10,081.505	1,486.165	10,402.155
„ Buchen-, Fichten- u. a. weiches Holz . .	245.928	2,326.316	42.484	589.532
Knoppern	16.160	193.920	706	8.472
Pelzfelle	23.638	1,181.900	12.237	611.850
Rindvieh- und Ziegenhaare .	8.908	44.540	19.758	98.790
Sämereien: Hanfsaat . . .	20.479	81.916	10.056	43.824
Leinsaat . . .	802.246	3,208.984	456.682	1,826.728
Mohnsaat . . .	7.688	38.440	4.501	22.505

Waarengattungen	Verzollte und zollfreie Einfuhr		Ausfuhr	
	Centner	Thaler	Centner	Thaler
Reps, Rübsaat	922.863	4,614.315	781.797	3,908.985
Kleesaat	123.667	2,473.340	215.797	4,315.940
Sämereien, nicht bes. benannte	10.900	109.000	20.508	205.080
Schafwolle	376.870	29,265.250	157.089	14,138.010
Schwämme	2.003	200.300	1.416	141.600
Seide, rohe	19.627	11,776.200	5.423	3,253.200
Seegras	3.149	3.963	9.846	12.308
Steinkohlen	15,101.632	3,772.408	36,214.306	9,053.823
Wachs	6.808	360.820	1.561	82.733
Zink	1.645	13.160	749.327	6,034.616
Summe	—	134,584.432	—	77,456.418
	c. Halbfabricate und Fabrications-Stoffe:			
Alkanna, Kermes, Avignonbeeren etc.	200.946	3,014.190	33.305	499.575
Aloë, Galläpfel, Kreuzbeeren etc.	182.090	2,731.350	39.068	586.020
Alaun	9.166	36.664	5.940	23.760
Blei	7.576	60.608	256.267	2,050.136
Bleiweiss, Chlorkalk	841	7.569	35.370	318.330
Farbhölzer in Blöcken	516.183	1,808.814	113.792	398.272
gemahlen geraspelt	30.183	135.824	15.354	69.093
Garne:				
a) Baumwollgarn, roh, 1—2 dräthiges	469.530	15,024.960	213.250	6,824.000
Baumwollgarn, roh, 3 und mehrdräthig	6 469	445.822	60.861	2,312.710
b) Leinengarn, roh, Maschinengespinnst	70.687	3,533.900	34.583	1,729.150
Leinengarn, roh, Handgespinnst	2.613	117.585	6.195	278.775
Leinengarn, gebleicht, gesotten	39.299	1,873.342	2.856	265.628
Leinengarn, Zwirn	12.377	866.390	4.592	321.440
c) Schafwollgarn, rohes	147.769	11,821.520	66.519	5,321.520
Eisen, rohes	2,185.839	2,914.452	219.070	292.093
„ geschmiedetes, gewalztes, Luppeneisen	161.319	604.946	143.046	536.423
„ geschmiedet, in Stäben von weniger als ½ □" Querschnitt	29.239	146.195	30.832	154.160
„ façonnirt, in Stäben, Tyres	64.107	448.749	120.740	845.180
„ Roh-, Cement-, Gussstahl	61.848	680.328	35.816	393.976
„ Weissblech, Stahlblech	13.426	134.260	45.903	459.030
Eisenvitriol	57.074	85.611	9.754	14.631
Gerberlohe	81.003	101.254	84.141	105.176
Glätte, -Blei, Silber-, Goldglätte	1.014	8.605	34.129	255.967
Holz, Kohlen, Bretter, Latten	2,276.040	2,162.238	6,732.040	6,408.402
Sägewaaren, Fassholz	457.560	508.402	1,180.120	2,360.066
Fourniere	6.609	39.654	1.929	11.574

Waarengattungen	Verzollte und zollfreie Einfuhr		Ausfuhr	
	Centner	Thaler	Centner	Thaler
Indigo	26.182	6,545.500	13.621	3,405.250
Krapp	71.140	2,134.200	29.164	874.920
Kupfer, rohes	98.928	3,957.120	23.381	935.240
Kupfer, Messing, geschmiedet	3.327	166.350	11.663	583.150
Kupfervitriol, Wasserglas, chromsaures Kali	26.897	1,613.820	16.852	1,011.120
Leder, lohgares	4.278	171.120	48.730	1,949.200
„ Ziegen- u. Schaffelle, halbgare	11.112	333.360	5.288	158.640
„ feines, gefärb., Gummiplatten und -Fäden	5.299	635.880	18.796	2,255.520
Mennige, Smalte	1.942	97.100	36.357	1,817.850
Natron, schwefelsaures	4.112	32.896	17.304	138.432
Oel, denaturirtes	111.193	1,667.895	—	—
„ Cocosöl, Leinöl	713.644	7,850.084	190.892	2,099.812
Orseille	1.572	39.300	641	13.140
Persio	1.028	30.840	1.039	31.170
Pottasche, gemahlene Kreide	169.893	1,529.037	71.099	639.901
Salmiak	1.283	5.132	1.273	5.092
Salpeter	144.145	1,441.450	52.259	525.590
Salzsäure	26	39	35.998	53.997
Schwefel	316.476	949.428	33.455	100.365
Schwefelsäure	7.344	22.032	21.631	63.893
Seide, gefärbt	1.847	1,395.250	3.052	2,289.000
Soda	100.833	403.332	113.187	452.748
Stearin und Stearinsäure	129	3.870	1.301	39.030
Talg	21.998	1,099.900	18.806	300.896
Terpentinöl	63.612	763.344	8.860	106.320
Theer, Pech	83.709	146.487	42.042	73.574
Thran	193.429	2,321.148	44.387	532.644
Zinn	36.703	1,541.526	8.242	346.164
Zucker, roher	78.900	650.925	26.028	247.266
Summe	—	86,861.597	—	53,885.011
d. Fabricate.				
Baumwollwaaren	10.960	1,629.000	364.459	36,345.900
Bleiwaaren, grobe	257	3.084	12.157	145.884
„ feine	31	775	613	15.325
Bücher	23.036	2,303.600	58.830	5,883.000
Bürsten- u. Siebwaaren, grobe	818	16.360	2.609	52.180
„ „ feine	277	13.850	490	24.500
Chemische Producte, n. bes. benannte	46.920	1,407.600	187.065	5,611.950
Eisenwaaren: Gusswaaren, grobe	136.048	1,088.384	256.693	2,053.544
Eisen- u. Stahlwaaren, grobe	50.394	554.334	607.446	6,681.906
„ „ „ feine	8.136	203.350	72.476	1,811.900
Glas u. Glaswaaren, Spiegel	60.479	1,814.370	221.545	6,646.350
„ bemalt, vergoldet, farbig	6.897	248.292	34.640	1,247.040
Holzwaaren: Hausgeräthe	5.483	109.660	46.546	930.920
„ feine	5.646	282.350	112.478	5,623.900
„ Böttcherwaaren grobe	97.604	585.624	80.926	485.556

Waarengattungen	Verzollte und zollfreie Einfuhr		Ausfuhr	
	Centner	Thaler	Centner	Thaler
Holzwaaren: Maschinen, hölzerne, grobe .	9.105	91.050	7.109	71.090
Korkstöpsel .	11.246	139.808	3.569	172.312
Instrumente, musikalische .	2.036	203.600	19.771	1,977.100
„ astronomische .	1.198	179.700	3.703	555.450
Kleider	421	84.200	12.526	2,505.200
Kupfer- und Messingwarren	7.919	633.520	28.331	2,266.480
Kurze Waaren, feine . .	1.766	176.600	177.725	17,772.500
„ „ feinste . .	624	156.000	15.833	3,958.250
Lederwaaren, gemeine . .	2.744	192.080	22.689	1,588.230
„ feine . . .	2.920	584.000	13.915	2,783.000
„ Handschuhe .	203	30.450	613	91.950
Leinenwaaren, Pack- und Segeltuch . .	38.836	1,941.800	72.319	3,615.950
„ rohe, Zwilch .	25.445	2,290.050	58.744	5,286.960
„ gebleicht, gefärbt . . .	1.700	255.000	31.583	4,737.450
„ Bänder, Battist	108	32.400	2.947	884.100
„ Zwirnspitzen .	36	36.000	170	170.000
Lichter, Talglichter . . .	56	1.120	1.691	33.820
„ Stearinlichter . .	1.119	39.165	11.075	387.625
„ Wachs- und Wallrathkerzen . . .	40	3.000	570	42.750
Oel in Fässern (Baumöl) .	23.580	518.760	2.872	63.184
Oelkuchen	299.857	637.146	615.637	1,308.229
Papier, ungeleimtes . . .	20.921	209.210	53.273	532.730
geleimtes	4.966	99.320	61.561	1,231.220
Gold-, gefärbt. Papier, Tapeten, Buchb.-Arbeiten	1.782	178.200	17.262	1,726.200
Spielkarten	—	—	686	102.900
Pelzwerk, fertiges . . .	562	101.160	2.355	423.900
Schiesspulver	24	528	2.307	50.744
Seidenwaaren	5.675	7,377.500	35.964	47,753.200
gemischte	2.709	1,083.600	14.316	5,726.400
Seife, gemeine	3.066	30.660	5.920	59.200
parfümirte	176	4.400	1.982	49.250
Seilerwaaren	4.336	86.720	6.860	137.200
Steinwaaren: Mühlsteine (St.)	754	7.540	887	8.870
Alabasterarbeiten . . .	693	6.930	2.331	23.310
Marmorarbeiten, grosse .	4.577	45.770	18.582	185.820
Flintensteine	550	11.000	559	11.180
Stroh-, Rohr- u. Bastwaaren	10.725	280 560	17.921	634.080
Thonwaaren, gemeine . .	34.200	136.800	143.462	573.848
Fayence, Steingut, einfärb.	963	19.260	31.393	627.860
„ „ bemalt.	706	35.300	5.436	271.800
Porzellan, weisses . . .	724	43.440	23.731	1,423.860
„ farbiges . .	672	134.400	12.115	2,423.000
diese Thonw. in Verbindung m. unedl. Metallen	167	16.700	948	94.800
„ edlen Metallen	38	11.400	325	97.500
Wachsleinwand,- Tafft, Gummigewebe	215	182.525	10.886	381.010
Wasserfahrzeuge, hölzerne (Stück)	1.295	15.540	9	108

Waarengattungen	Verzollte und zollfreie Einfuhr		Ausfuhr	
	Centner	Thaler	Centner	Thaler
Wollenwaaren, bedruckte, ungewalkte	3.316	497.400	110.699	16,613.850
gewalkte, unbedruckte .	27.144	5,428.800	160.561	32,112.200
Fussteppiche	1.393	153.230	3.808	41.880
Zinkwaaren und -Bleche .	1.340	21.440	113.351	1,813.616
Zwirnwaaren	280	19.600	1.652	115.640
Summe	—	37,727.615	—	239,079.661
Ferner: Pferde, Esel (Stück)	35.455	3,190.950	8.737	786.330
Abfälle	76.931	304.724	58.356	233.424
Lumpen, alte Fischernetze	35.914	179.570	91.035	455.175
Waaren, n. bes. benannte (aus dem Mineralreiche, ferner Hausgeräthe u. s. w.)	330.973	2,647.784	542.035	4,336.280
Hauptsumme	—	365,060.291	—	466,390.886

Nach vorstehender Tabelle sind die Hauptgruppen des Waarenverkehres beim Ein- und Ausfuhrhandel betheiligt:

	Einfuhr Werth, Thlr.	%	Ausfuhr Werth, Thlr.	%
Verzehrungsgegenstände	102,564.219	28·10	90,148.587	19.34
Rohstoffe	134,584.432	36·87	77,466.418	16·60
Halbfabricate und Fabr. Stoffe	86,861.597	23·80	53,885.011	11·55
Fabricate	34,727.015	9·49	239,079.661	51·28
Andere Objecte	6,323.028	1·74	5,811.209	1·23
	365,060.291		466,390.886	

Somit überwog die Einfuhr an Verzehrungsgegenständen deren Ausfuhr um ein Dritttheil des Werthes, die Einfuhr von Rohstoffen deren Ausfuhr um das 2½ fache, die Einfuhr von Halbfabricaten und Fabricationsstoffen deren Ausfuhr um das Doppelte, aber das Minus der Ausfuhr 142½ Mill. Thlr.) dieser Waarengruppen, wird mit bedeutenden Ueberschusse gedeckt durch die Mehrausfuhr von Fabricaten, die 6·7 fach deren Einfuhrwerth übertrifft. Die Ausfuhr von Fabricaten bildet somit, und zwar in steigender Progression schon seit Jahren, insbesondere aber vom Datum des Inslebentretens des Handelsvertrages mit Oesterreich an, den Schwerpunct des zollvereinsländischen Exportes. Im Uebrigen ist stets darauf hinzuweisen, dass der enorme Mehrexport von Fabricaten i. J. 1860 zum bedeutenden Theile durch die rasche Erholung herbeigeführt wurde, deren sich der Consum, in den durch den italienischen Krieg in Spannung und Beengung gehaltenen Absatzländern für zollvereinsländische Industrieproducte, erfreute.

Eine eingehende, geschichtlich vergleichende Prüfung der Bewegung des Ein- oder Ausfuhrhandels der wichtigsten Waarengattungen, erscheint

ebensowohl auch die Anlage der Handelsstatistik geboten, als sie wesentliches, sehr schätzbares Materiale zur Kritik der socialen Lage und der Industrieverhältnisse herbeischafft — in letzterer Beziehung vermag eine solche Zusammenstellung wohl ihren Beitrag zur Lösung schwebender Tagesfragen liefern.

Unter der Summe der Waaren, wie sie der Zolltarif specialisirt, erscheinen als die wichtigsten, folgende **Waarengattungen:**

a) aus der Gruppe der Verzehrungsstoffe.

In Hinsicht auf Menge und Werth, ist unter den Waaren dieser Gruppe der Verkehr des Getreides der bedeutendste, im Besonderen jener der werthvolleren Körnergattungen Weizen und Roggen. Die Bewegung des Verkehres Beider war:

	Weizen Einfuhr	Weizen Ausfuhr	Roggen Einfuhr	Roggen Ausfuhr
	Hectoliter		Hectoliter	
1856	1,392.900	4,233.500	2,828.100	598.600
1857	1,575.300	5,674.200	1,772.400	1,610.900
1858	1,886.200	4,368.600	2,933.000	1,064.900
1859	1,364.200	4,368.600	3,966.100	1,286.400
1860	3,152.500	5,970.700	5,970.700	1,461.000
	Mehrausfuhr	13,910.600	Mehreinfuhr 11,458.500	

So dürfte sich, da Ein- und Ausfuhr der übrigen Getreidegattungen für längere Perioden nahezu gleiche Werthe darstellen, und die Mehrausfuhr von Weizen jährlich circa 7 Mill. Thlr., die Mehreinfuhr an Roggen aber im mittleren Jahresdurchschnitt $4 \cdot_6$ Mill. Thlr. beträgt, die Mehrausfuhr des Zollvereins an Getreide im Mittel auf jährlich $2 \cdot_4$ Mill. Thlr. belaufen.

Die Einfuhr von Weizen erfolgte im Jahre 1860 in grösseren Mengen über die Grenzen gegen: Russland 1,384.790 Hectoliter, Oesterreich 1,484.395 H. L., Mecklenburg 127.941 H. L. — Die Ausfuhr über die: Schweiz 918.967 H. L., Belgien 121.990 H. L., Niederlande 237 816 H. L., Hamburg 596.537 H. L., die Ostsee 3,727.976 H. L.

Roggen, Einfuhr über: Russland 2,587.805 H. L., Oesterreich 1,397.770 H. L., die Niederlande 677.380 H. L., Bremen 259.506 H. L. — Ausfuhr über die Ostsee 1,250.840 H. L.

Nächst dem Getreide repräsentiren die s. g. Luxusverzehrungsgegenstände die grösten Werthziffern der Einfuhr. Allerdings weisen Nationalökonomen und Physiologen darauf hin, dass der Consum der exotischen Genussmittel Kaffee, Thee, Tabak, Gewürze etc., im Allgemeinen nicht unter die übliche odiöse Bedeutung des Wortes Luxus als des Schädlich-Ueberflüssigen, der Verschwendung falle, sondern dass der Verbrauch feinerer, entlegenen Zonen angehörender Stoffe, die naturgemässe Wirkung entwickelter Cultur sei, welche das Bedürfniss nach Abwechslung und Verfeinerung der Lebensmittel gebietend hervortreten lässt.



Der Kaffee als Genussmittel, fast als Lebensbedürfniss aller Klassen der Gesellschaft, erscheint stets unter den fremden Verzehrungsgegenständen der Einfuhr mit der höchsten Werthziffer. Dessen Verbrauch steigt, nachstehende Zahlen beweisen es, von Jahr zu Jahr:

	Einfuhr, Ctr.		
1851:	905.447	1858:	1,342.385
1856:	1,150.343	1859:	1,256.671
1857:	1,220.708	1860:	1,309.731

Es entfielen vom Kaffeeimport auf den Kopf der Bevölkerung Pfund, im Jahre 1830: $2{\cdot}_{07}$ — 1840: $2{\cdot}_{4}$ — 1845: $2{\cdot}_{84}$ — 1850: $2{\cdot}_{45}$ — 1856: $3{\cdot}_{5}$ — 1860: $3{\cdot}_{9}$.

Die Einfuhr von Kaffee erfolgte vorzugsweise über: Belgien 10.107 Ctr., die Niederlande 604.513 Ctr., Bremen 69.047 Ctr., Hamburg 380.837 Ctr., die Nordsee 71.523 Ctr., Ostsee 121.612 Ctr., Entrepot's 44.192 Ctr.

Die Theeeinfuhr erreicht, obwohl stark im Zunehmen begriffen, dermalen noch keine besondere Bedeutung, sehr grosse dagegen der Verkehr in Tabak und Tabakfabricaten. Wiewohl die Einfuhr feinerer Qualitäten Tabakblätter (der Zollverein erzeugt fast ausschliesslich ordinäre Sorten), gegenüber deren Ausfuhr ein starkes Plus beträgt, ist es doch der zollvereinsländischen Industrie gelungen, ihren Export wohlfeiler Cigarren so auszudehnen, dass der Importwerth von feinen Cigarren dagegen zurücksteht. Der Verkehr in Tabak und Tabakfabricaten betrug:

	Tabakblätter und geschnittener Tabak		Cigarren	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
	Ctr.		Ctr.	
1851:	303.306	89.938	31.672	16.819
1856:	513.833	176.696	10.656	49.296
1857:	433.017	153.290	9.804	74.604
1858:	480.417	237.347	9.103	55.877
1859:	536.097	258.879	9.709	94.398
1860:	594.183	279.775	11.262	91.632

Es geht klar aus diesen Zahlen hervor, dass die Einfuhr an Rohtabak zunahm, allein in geringerem Grade als die bezügl. Ausfuhr, ferner dass der Import ausländische Cigarren seit von 1850—1856 sich um zwei Dritttheile verminderte und sich seit dem Jahre 1856 bis jetzt, ohne grössere Schwankungen, nächst der Grenze von 10.000 Centnern bewegte, während sich binnen der fünf Jahre 1856—1860 der Cigarrenexport verdoppelte. Aus diesen Momenten ist der Schluss zu ziehen, dass die Cigarrenfabrication im Zollverein eine sehr bedeutende Zunahme erfahren hat, indem nunmehr $^2/_3$ des früher importirten Bedarfes an Cigarren durch die Verarbeitung eingeführter Blätter im Zollvereine selbst gedeckt worden, dass aber auch die Tabakscultur daselbst im Aufblühen begriffen ist, wie aus der bedeutenden Zunahme des Tabak- und Cigarrenexportes zu entnehmen ist. Endlich ist der vereinsländische Consum selbst in stetem

Wachsen, dafür spricht der bedeutende Mehrimport an Roh- und geschnittenem Tabak.

Tabak. Die Einfuhr betrug über: die Niederlande 129.184 Ctr., über Bremen 392.258 Ctr., über Hamburg 44.537 Ctr. — Die Ausfuhr über: Oesterreich 67.612 Ctr., die Schweiz 73.216 Ctr., Frankreich 11.696 Ctr., Belgien 13.969 Ctr., die Niederlande 37.535 Ctr., Bremen 27.189 Ctr., Hamburg 15.329 Ctr.

Cigarren. Einfuhr über: die Niederlande 662 Ctr., Bremen 3.888 Ctr., Hamburg 5.068 Ctr., Entrepots, pr. Post 948 Ctr. — Ausfuhr über: Russland 2.047 Ctr., Oesterreich 10.329 Ctr., die Schweiz 6.620 Ctr., Frankreich 4.777 Ctr., die Niederlande 42.765 Ctr., Bremen 11.605 Ctr., Hamburg 11.094 Ctr.

Weniger in der Ein-, als bei der Ausfuhr nimmt der Verkehr von Branntwein, Spiritus einen hervorragenden Platz ein. Die Branntwein-Ausfuhr betrug Ctr.:

1851:	117.140	1858:	344.701
1856:	219.494	1859:	386.556
1857:	717.380	1860:	413.647

Also auch hier eine sehr bedeutende Zunahme des Exportes, welcher insbesondere aus dem im Zollvereine selbst, *ad hoc* der Branntweinbesteuerung gebildeten Sonderverein (bestehend aus Preussen, Sachsen, Anhaltischen und Thüringischen Staaten, zusammen im J. 1860 $2^1/_4$ Mill. Bewohner zählend) stattfindet, und zwar vermöge der daselbst der Branntweinausfuhr statuirten Bonification (jetzt 11 Pfennige pr. preuss. Quart zu 50% Tr.). Diese Verzehrungssteuer-Rückersätze betragen im Sonder-Vereine seit dem Jahre 1851 stetig zehn bis zwölf Percent von der Nettoeinnahme der Branntweinbesteuerung. Hält man diese Thatsache der raschen Zunahme des Spiritusexportes entgegen, so ergibt sich daraus, dass die Brennerei-Industrie im selben Verhältnisse zugenommen hat, wie der Export.

Spiritus. Ausfuhr über: Oesterreich 80.852 Ctr.. die Schweiz 66.317 Ctr., Niederlande 9.584 Ctr., Bremen 14.249 Ctr., Hamburg 104.345 Ctr., Holstein 10.698 Ctr., die Ostsee 14.113 Ctr.

Nach dem heutigen Stande der Rübenzucker-Industrie ist der Zucker im Zollvereinsgebiete kaum mehr als fremdländischer Verbrauchsartikel anzusehen — der Bezug von Colonial-Rohzucker ist in stetiger Abnahme begriffen[1]) und es werden heute mehr Zuckerraffinate aus-, als Rohzucker eingeführt. Insbesondere in den letzten Jahren nahm die Rübenzuckergewinnung sehr zu, die Verarbeitung von Colonialzucker ab, wie nachfolgende Ziffern beweisen:

	Einfuhr von Colonialzuckermehl Ctr.	Quantum der im Zollvereine verarbeiteten Rüben, Ctr.	Zuckerraffinate Ctr. Einfuhr	Zuckerraffinate Ctr. Ausfuhr
1851	779.476	14,788.794	2.071	145.463
1856	697.636	27.551.207	2.212	163.083
1857	339.743	28.915.134	1.953	128.928
1858	526.631	36,668.556	2.165	105.161
1859	229.891	36,096.153	1.561	146.345
1860	78.900	29,563.635	1.522	184.885

[1]) Doch war im Jahre 1860 die Einfuhr von Syrup bedeutend.

An Bonification für exportirte Raffinate wurden bezahlt i. J. 1859 Thlr. 393.897, i. J. 1860 Thlr. 183.600. Da die Bonification bis 1860 nur für den Export der aus Colonial-Rohzucker erzeugten Raffinate gewährt wurde, so wird deren Betrag mit der jährlich abnehmenden Zuckermehl-Einfuhr stets geringer — sie erreichte noch i. J. 1854 den Betrag von Betrag 650.000 Thlrn. Vielfach wurden im Zollverein über die zu knapp bemessene Bonification laut, und daraus der Verfall der Zuckerraffinerie aus Colonial-Rohzucker abgeleitet.

Der Consum an Zucker und der Antheil des Rübenzuckers daran, stellte sich im Zollvereine, wie folgt:

	Verbrauch pr. Kopf der Bevölkerung, Pfunde				
im Jahre	im Ganzen	an Rübenzucker	im Jahre	im Ganzen	an Rübenzucker
1847	5·55	1·27	1854	5·83	4·24
1848	5·47	1·73	1855	6·56	4·40
1849	5·41	2	1856	6·83	5·33
1850	5·38	2·39	1857	7·41	6·61
1851	5·19	3·10	1858	8·51	7·90
1852	6·11	3·88	1859	8	7·31
1853	6·52	4·72	1860	7·02	6·91

Das Jahr 1860 ergab somit im Hinblick auf die Verbrauchsmenge an Rohstoff und Halbfabricat ein abnorm ungünstiges Resultat — zu erinnern ist allerdings, dass die Rübenernte des Jahres 1859 eine sehr ergiebige war. Günstigere Betriebsresultate ergab das Jahr 1861, binnen welchem die Rübenzucker-Industrie eine im Zollvereine noch nie erreichte Menge von Rohstoff verarbeitete: 38,380.962 Ctr. Rüben. Nähere Daten über die Ein- und Ausfuhr von Rohzucker und Fabrikaten fehlen zur Zeit, damit auch die Anhaltspuncte zu einer Berechnung des Consums.

Der Export von Zuckerraffinaten erfolgte (1860) vorzugsweise über die Grenzen gegen: Russland 11.664 Ctr., Oesterreich 26.598 Ctr., die Schweiz 33.215 Ctr., Frankreich 28.468 Ctr., Hamburg 11.572 Ctr., die Ostsee 64.864 Ctr.

b) Aus der *Gruppe der Rohstoffe* treten sofort hinsichtlich des Geldwerthes, welchen sie in der Einfuhr und Ausfuhr darstellen und hinsichtlich ihrer Eigenschaft als Rohmateriale jenes Zweiges der zollvereinsländischen Industrie, welcher die grössten Werthe erzeugt und exportirt, die Webstoffe in den Vordergrund.

Unter denselben weist die durchaus seewärts zu beziehende Baumwolle die bedeutendsten Werthziffern nach. Der Verkehr in Baumwolle betrug:

	Einfuhr (Ctr.)	Ausfuhr (Ctr.)		Einfuhr (Ctr.)	Ausfuhr (Ctr.)
durchschnittl. pr. Jahr: 1834—40	182.556	43.338	1855	982.888	333.89[illegible]
durchschnittl. pr. Jahr: 1841—45	359.104	83.349	1856	1,098.673	273.620
durchschnittl. pr. Jahr: 1846—50	431.964	109.153	1857	1,041.408	263.094
1851	590.809	134.469	1858	1,109.770	501.893
1852	669.235	213.755	1859	1,321.884	553.602
1853	515.010	34.799	1860	1,720.691	712.419
1854	1,033.272	242.757			

Somit kamen in den Jahren 1851—1854 jährlich im Durchschnitte 545.000 Ctr., (nach Abzug der Ausfuhr von der Einfuhr) Baumwolle in Verarbeitung — in dem Zeitraume von 1855—1860 dagegen 1,000.000 Ctr.[1]), (1860: 1,346.000 Ctr.), also Zunahme des Verbrauches um 46 Percent. Und dabei ist nicht zu übersehen, dass sich der Baumwollhandel des Zollvereins überhaupt vom Jahre 1854 an verdreifacht hat.

Die Baumwolleinfuhr fand 1860 zumeist statt über die Grenzen gegen: die Schweiz 76.303 Ctr., Frankreich 27.250 Ctr., Belgien 22.935 Ctr., Bremen 446.208 Ctr., Hamburg 408.560 Ctr., die Nordsee 120.268 Ctr., die Ostsee 148 Ctr. Die Ausfuhr n. Oesterreich: 524.754 Ctr., Russland 42.773 Ctr., der Schweiz 120.961 Ctr.

Die Bewegung des Verkehres von Schafwolle bezifferte sich:

	Einfuhr (Ctr.)	Ausfuhr (Ctr.)		Einfuhr (Ctr.)	Ausfuhr (Ctr.)
durchschnittl. pr. Jahr: 1834—40	128.369	160.621	1855	350.250	87.839
durchschnittl. pr. Jahr: 1841—45	165.072	139.072	1856	462.618	114.295
durchschnittl. pr. Jahr: 1846—50	153.206	106.665	1857	373.111	81.682
1851	179.873	82.142	1858	289.201	197.674
1852	169.472	121.513	1859	330.885	260.996
1853	224.147	82.145	1860	376.870	157.089
1854	233.390	132.078			

Offenbar ist seit zwei Decennien die Einfuhr in steter Zunahme, sie hat sich bis 1860 verdreifacht, während die Ausfuhr, wenn nicht in Abnahme, so doch im Stillstand beharrt (die unverhältnissmässige Ausfuhr des Jahres 1859 deutet auf den Rückgang der Wollwebe-Industrie hin, welche sich ihrer Vorräthe entledigte). So beträgt heute die Einfuhr der Menge nach das Doppelte von der Ausfuhr, während vor dem Jahre 1840 ein bedeutender Mehrexport stattfand, doch ist bezüglich der Bewerthung des Verkehres daran zu erinnern, dass der Zollverein fast nur feine Sorten exportirt und zumeist ordinäre und Mittelsorten importirt.

Die Einfuhr erfolgte i. J. 1860 vorwiegend über: Russland 56.486 Ctr., Oesterreich 147.524 Ctr., Belgien 55.635 Ctr., Niederlande 38.469 Ctr., Bremen 10.502 Ctr., Hamburg 40.382 Ctr., Mecklenburg 7.533 Ctr., die Ostsee 8.728 Ctr. — Die Ausfuhr nach: Oesterreich 12.520 Ctr., Frankreich 16.561 Ctr., Belgien 55.835 Ctr., Hamburg 69.111 Ctr.

Sehr bedeutende Werthe in der Einfuhr stellt die Rohseide dar, deren Production im Zollvereinsgebiete selbst, dermalen mehr noch Gegenstand interessanter Versuche, als von practischer Wichtigkeit ist. Die Einfuhr an Rohseide betrug Centner:

durchschnittl. i. J. 1837—1840	6.279	1855	21.197
durchschnittl. i. J. 1841—1845	14.584	1856	21.687
durchschnittl. i. J. 1846—1850	14.961	1857	16.920
1851	14.870	1858	18.130
1852	15.879	1859	19.254
1853	17.750	1860	19.627
1854	17.972		

[1]) Die Totaleinfuhr betrug im Jahre 1860: 2,058 796 Ctr. ,im Jahre 1859: 1,590.604 Ctr.

Somit bedeutende Zunahme der Einfuhr v. J. 1855 an. Doch wurde die Mehreinfuhr nicht total im Zollverein verarbeitet, sondern bildet von demselben Jahre an, einen nicht unbedeutenden Ausfuhrartikel, so betrug die Ausfuhr von Rohseide 1855: 5.277 Ctr., 1858: 6.275 Ctr., 1859: 5.266 Ctr., 1860: 5.432 Ctr. Es scheint also mehr der Seidenhandel als der Seidenconsum zugenommen zu haben. Die Calamität der Würmerkrankheit, der Ausfall in der südeuropäischen Seidenproduction, hatte überall eine Restriction des Verbrauches zur unmittelbaren Folge.

Die Einfuhr von Rohseide geschah in grösseren Mengen über: die Schweiz 9.743 Ctr., Belgien 853 Ctr., Frankreich 2.197 Ctr., Niederlande 4.558 Ctr., Hamburg 1.548 Ctr.

Solche Werthziffern wie der Verkehr in Seide, Wolle und Baumwolle erreichen Flachs und Hanf im Aussenhandel nicht; übrigens deckt die inländische Cultur den Bedarf an Rohstoff nicht und die Mehreinfuhr an Flachs und Hanf bewerthet sich mit 3—4 Mill. Thlr. jährlich.

c) In der *Gruppe der Halbfabricate* nehmen hinsichtlich des Werthes, welchen die Waaren in der Ein- oder Ausfuhr darstellen, die Garne die erste Stelle ein.

Und zwar im Besonderen die Baumwollgarne. Der Verkehr von ungebleichtem, ein- bis zweidräthigem Baumwollgarn (nebst Watten) betrug:

		Einfuhr (Ctr.)	Ausfuhr (Ctr.)		Einfuhr (Ctr.)	Ausfuhr (Ctr.)
durchschnittl. pr. Jahr:	1834—1840	335.885	31.738	1855	530.147	21.395
	1841—1845	467.583	25.560	1856	521.391	31.411
	1846—1850	516.318	10.458	1857	365.169	24.118
	1851	486.398	13.584	1858	578.437	195.379
	1852	464.340	13.248	1859	485.482	146.910
	1853	476.255	13.599	1860	469.530	213.250
	1854	541.596	9.579			

Somit beharrt die Einfuhr von rohem Baumwollgarn seit einem Jahrzehnte im mittleren jährlichen Durchschnitt auf einer minderen Menge, als jene von 1845—1850. Die Einfuhr von Baumwollgarn scheint ihr Maximum im Zollverein erreicht zu haben. Dagegen entwickelt sich seit dem Jahre 1858 eine bedeutende Ausfuhr von Baumwollgarn. Aus der sprungweisen Zunahme der Ziffer der Einfuhr von 1858, gegenüber Jener des Vorjahres ist allerdings zu schliessen, dass die Vermehrung der Ausfuhr von Baumwollgarn mehr Ergebniss des zollvereinsländischen Garnhandels, als der Production gewesen sei.

Der Verkehr in mehrdräthigem Garn, dessen Einfuhr durch höheren Zoll ausgiebiger geschützt, ist von jeher nur in der Ausfuhr von einiger Bedeutung. Dieselbe hat allerdings i. J. 1860 eine früher nie erreichte Bedeutung gewonnen (in den Vorjahren betrug dieser Export kaum jemals über 40.000 Ctr.)

Die Einfuhr von rohem, ein- bis zweidräthigem Baumwollgarn war 1860 über: die Schweiz 13.117 Ctr., die Niederlande 173.668 Ctr, Bremen 34.766 Ctr., Hamburg 158.537 Ctr., die Nordsee 19.070 Ctr., die Ostsee 61.831 Ctr. — Die Ausfuhr nach: Russland und Polen 25.859 Ctr., Oesterreich 174.480 Ctr.

Der Verkehr in rohem Leinengarn zerfällt, den Tarifsclassen gemäss in die beiden Kategorien, Verkehr in: Handgespinnst und Maschinengespinnst. Ein- und Ausfuhr von Handgespinnst haben sehr bedeutende Schwankungen erfahren, in den Jahren 1854, 1855 auf 6000—5.700 Ctr. in der Einfuhr, auf 6.000—7.800 Ctr. in der Ausfuhr herabgesunken (i. J. 1845 noch 70.000 Ctr. Ein-, 29.000 Ctr. Ausfuhr), hob sich derselbe von 1856—1858 rasch auf die Höhe von 79.572 Ctr. in der Einfuhr, 50.985 Ctr. in der Ausfuhr um bis zum Jahre 1860 wieder nahezu unbedeutend zu werden. In engem Zusammenhange, aber in umgekehrtem Verhältnisse zu der Zu- oder Abnahme der Einfuhr von Handgespinnst steht die Einfuhr von Leinengarn, Maschinengespinnst. Dieselbe stieg in den Jahren 1854—1855 auf 26.529, 33.131 Ctr., fiel sofort von 1856—1858 auf 3.450, 4.049 Ctr. und verdrängte wiederum bis zum Jahre 1860 mit einer Einfuhr von 70.687 Ctrn. (eine früher nie erreichte Menge) fast völlig die Einfuhr von Handgespinnst. Wiewohl im Zollverein die Leinengarn-Maschinenspinnerei zu bedeutender Entwicklung gediehen, vermag dieselbe doch den inländischen Garnverbrauch nicht zu decken, denn der stetig seit dem Jahre 1859 anwachsenden Einfuhr von Maschinengespinnst steht keine entsprechende Ausfuhr gegenüber — die Ausfuhrmenge des Jahres 1860 (pr. 34.583 Ctr.), ist seit dem Bestande des Zollvereins die Stärkste.

Sehr bedeutende Werthe endlich stellen die Einfuhr, und (in neuester Zeit auch) die Ausfuhr von rohem Schafwollgarn dar. Wesentlich verschieden sind übrigens die Verkehrsschwankungen und deren schliessliche Tendenz beim Verkehr von einfachem und doublirtem, und Jenem des mehrdrähtigen und gezwirnten Garnes. Vom Beginne der Auszeichnungen an, ist die Einfuhr von einfachem und doublirtem Wollgarn in steter Zunahme, während die Einfuhr von mehrdrähtigem und gezwirntem erst in jüngster Zeit zu bedeutenderem Betrage gedieh:

	Wollgarn einfaches, doublirtes Einfuhr, Ctr.	Wollgarn mehrdrähtiges, gezwirntes Einfuhr, Ctr.
durchschn. jährlich 1840—1844	29.695	6 148
durchschn. jährlich 1845—1849	38.979	8.679
1850	53.321	11.500
1851	58.273	11.660
1852	58.164	11.101
1853	54.085	8.298
1854	69.795	12.098

Jahr	Wollgarn einfaches, doublirtes Einfuhr, Ctr.	Wollgarn mehrdrähtiges, gezwirntes Einfuhr, Ctr.
1855	93.154	16.419
1856	130.717	14.043
1857	132.843	16.579
1858	114.392	17.470
1859	102.382	15.546
1860	133.169	14.600

Die Mehreinfuhr von mehrdrähtigem Garn wird durch die verhältnissmässig noch stärker zunehmende Ausfuhr compensirt: i. J. 1845 5.602 Ctr. — 1850: 6.683 Ctr. — 1855: 8.176 Ctr. — 1860: 31.128 Ctr. Dagegen war die Ausfuhr von einfachem und von doublirtem Wollgarn von 1845—1857 in steter Abnahme, sie sank in diesem Zeitraume von 11.000 Ctr. auf 2.800 Ctr. und wird sofort wieder lebhaft seit dem Jahre 1858 (Ausfuhr 23.403 Ctr.)

Die Einfuhr von einfachem und doublirtem Garn, 1860 über: die Niederlande 38.417 Ctr., Bremen 10.355 Ctr., Hamburg 74.522 Ctr., die Nordsee 10.127 Ctr. — vom mehrdrähtigem über die Niederlande 5.398 Ctr., Hamburg 5.399 Ctr. (Ausfuhr dahin 13.373 Ctr.).

Das letzte wichtige Object im Waarenverkehr der Gruppe der Halbfabricate bildet das Roheisen. Ein Artikel, welcher bei jeder Tarifsreform und bei jedem Handels-Vertrage von Tragweite für die vereinsländische Eisenindustrie, Gegenstand diametral entgegengesetzter Meinungen und steten Haders ist — nicht bloss der Urproducenten und Hochofenbesitzer gegenüber den anderen Industriellen, sondern auch einzelner Provinzen und Ländergruppen.

Die Bewegung des Verkehres zeigt in der Ein- und Ausfuhr bedeutende Schwankungen und periodisch wechselnde Tendenz:

Roheisen

	Einfuhr: Ctr.	Ausfuhr: Ctr.		Einfuhr: Ctr.	Ausfuhr: Ctr.
durchschnittl. pr. Jahr 1834—1840	276.989	43.544	1855	3,080.681	111.249
durchschnittl. pr. Jahr 1841—1845	1,198.740	132.221	1856	4,000.513	148.123
durchschnittl. pr. Jahr 1846—1850	1,649.777	18.737	1857	4,817.976	198.136
1851	1,929.463	14.199	1858	5,253.166	530.658
1852	1,847.034	70.025	1859	2,340.753	240.060
1853	1,978.722	94.193	1860	2,185.839	219.070
1854	2,667.811	105.534			

Die stetige Zunahme der Einfuhr findet mit dem Jahre 1858 ihren Abschluss und entwickelte sich bis zu demselben periodenweise in steigender Progression, so dass die Einfuhr des Jahres 1858 das Neunzehnfache der mittleren jährlichen Einfuhr aus dem Zeitraume von 1834—1840 betrug. Die Krisis der gesammten europäischen Eisenindustrie, die zu Ende des Jahres 1858 zu Tage trat, spiegelt sich klar auch im Roheisenverkehr des Zollvereins ab, die Einfuhr fiel sofort i. J. 1859 unter die Hälfte der vorjährigen Einfuhr, auch i. J. 1860 dauerte deren sinkende Tendenz fort. Die Wichtigkeit der enormen Zunahme der Einfuhr von Roheisen für die vereinsländische Eisenindustrie tritt erst durch eine Vergleichung zu Tage, welche die Einfuhr aus dem Auslande der einheimischen Production gegenüberstellt. Die gesammte Roheisenerzeugung des Zollvereins betrug im Jahre 1858 nahezu 10¼ Mill. Ctr. Somit wurde ein Dritttheil des Bedarfes an Roheisen durch fremde Einfuhr gedeckt; seit dem Jahre 1858—1860 ein Fünftel. — Ein- und Ausfuhr von Schmied-,

Stahl-, Façoneisen, Schienen, Blechen, Stahl weisen nunmehr, bei seit dem Jahre 1858 sehr abnehmender Einfuhr, nahezu gleiche Werthe nach. Vor diesem Zeitpuncte überwog die Einfuhr bedeutend (von 1846—1858 stets eine jährliche Mehreinfuhr von 1—¼ Million Ctr.), namentlich durch den Import von Eisenbahnschienen bedingt.

Uebrigens wird man ein vorurtheilsloses Urtheil über den zollvereinsländischen Verkehr in Eisen-Halbfabricaten nur dann fällen, wenn man deren allerdings sehr grossen Einfuhr, die dem Werthe nach um Vieles überwiegende Ausfuhr von Eisen-Ganzfabricaten (Eisenwaaren und Maschinen) gegenüber hält.

Die Einfuhr von Roheisen erfolgte in grösseren Mengen i. J. 1860 über die Grenzen gegen: Belgien 284.679 Ctr., die Niederlande 721.107 Ctr., über Hamburg 308.761 Ctr., die Nordsee 190.190 Ctr., die Ostsee 592.952 Ctr.

d) Gruppe der Fabricate.

Für die Verkehrsbewegung der Waaren aus der Gruppe der Fabricate tritt dringend die Nothwendigkeit hervor, die Ausfuhr aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten, von deren Totalausfuhr zu scheiden, und den Werth der Ersteren im besonderen festzustellen. Bei keiner anderen Gruppen prägt sich das Mehr der Totalausfuhr in so starken Ziffern aus und würde man nur dieses Plus von dem Gesammtwerthe der Ausfuhr d. J. 1860 in Abzug bringen, so würde statt der auf Seite 64 bezifferten, enormen Mehrausfuhr eine sehr massgebende, der Wahrheit nahekommende, Annäherung zur Herstellung der Paribilanz gewonnen werden.

Es erschien aus vielen Gründen geboten, die Waarenbewegung des Zollvereins in mehrere Gruppen zu sondern. Wir folgten der einmal üblichen Eintheilung und vereinigten die Gruppen Verzehrungsgegenstände, Strohstoffe, Halbfabricate u. s. w.; ohne zu verkennen, dass dieses System unlogisch ist, indem es hier den Zweck des Objectes, dort dessen Herstellungsweise als Unterscheidungsmerkmal auffasst. So mussten, allerdings inconsequenter Weise, eine Reihe von Fabricaten den Verzehrungsgegenständen zugezählt werden. Die nachstehende Uebersicht vereinigt dagegen sämmtliche Fabricate, darunter mehrere (auf Seite 59 u. 60) den Verzehrungsgegenständen zugezählte, und es so erklärt sich, dass der Gesammtwerth der Ein- und Ausfuhr nicht mit den bezüglichen Ziffern auf Seite 64 übereinstimmt. Diese Aenderung erschien geboten, um die von uns für das Jahr 1860 berechneten Werthe, mit einer von Hübner mitgetheilten Uebersicht des vereinsländischen Verkehrs in Fabricaten früherer Jahre, in Verbindung und Einklang bringen zu können. Die in der folgenden Uebersicht für frühere Jahre als 1860 angegebenen Werthe, sind der erwähnten Tabelle Hübner's entnommen.

Uebersicht des Werthes der Ein-

Fabricate	Einfuhr			
	1834	1844	1857	1858
	Tha-			
Baumwollwaaren	2,368.610	1,636.760	2,090.340	1,646.550
Bleiwaaren	15.850	11.250	16.323	3.416
Branntwein, Spiritus	74.049	190.679	605.420	520.490
Bücher	1,319 000	1,948.800	2,310.800	2,350.500
Bürsten und Siebwaaren	18.740	9.880	15.010	27.490
Chemische Fabricate	465.720	690.408	1,567.770	1,204.200
Eisenwaaren	629.816	1,427.269	2,914.440	2,101.690
Glas und Glaswaaren	682.421	1,521.028	1,944.310	1,887.680
Holzwaaren	351.019	712.387	1,259.714	1,201.782
Instrumente	118.200	97.900	329.600	282.400
Kleider	36.900	73.500	56.800	53.600
Kupfer- und Messingwaaren	167.600	603.900	771.715	649.200
Kurze Waaren	469.500	962.600	471.110	320.300
Lederwaaren	232.600	375.100	801.925	668.090
Leinenwaaren	909.040	2,284.341	4,465.750	3,447.880
Lichter	19.200	39.660	19.037	18.325
Mehl und Mehlwaaren	23.410	43.290	1,374.784	1,574.808
Papier, Spielkart., Tapeten, Pappw.	137.004	151.324	307.890	347.810
Pelzwaaren	50.100	30.250	142.600	107.280
Schiesspulver	1.008	1.232	5.568	2.310
Seidenwaaren	3,321.000	3,901.500	8,760.000	7,272.200
„ gemischte	699.750	2,209.500	1,863.500	1,234.400
Seife	47.606	51.108	31.322	31.430
Steinwaaren	116.101	112.041	17.700	6.100
Stroh-, Rohr- und Bastwaaren	157.340	239.490	470.160	366.980
Tabakfabricate	441.837	3,522.597	2,361.630	1,666.266
Thonwaaren, Porzellan	400.260	454.355	364.142	343.442
Wachsleinwand u. Wachs-Fabricate	25.864	31.104	140.472	133.910
Wollenwaaren	1,298.480	3,549.081	6,066.160	5,475.740
Zinkwaaren	6.633	4.075	19.638	16.554
Zinnwaaren	17.730	21.700	29.400	20.860
Zucker, raffinirt	83.364	56.892	26.295	28.145
Summe	14,705.752	26,965.000	41,612.325	35,011.828

und Ausfuhr von Ganzfabricaten.

	Ausfuhr					
1860	1834	1844	1857	1858	1860 eigener und verzollter Fabricate	1860 dav. Fabricate aus dem freien Verkehre
l e r						
1,629.000	11,800.584	12,459.861	26,949.440	31,235.200	36,345.900	19,444.500
3.859	6.030	8.830	133.732	88.264	161.209	143.471
513.150	261.900	470.749	9,367.046	3,463.800	4,962.764	4,639.752
2,303.60[illegible]	1,186.500	1,572.600	4,513.500	5,194.800	5,883.000	5,386.200
30.210	15.740	28.240	57.860	67.710	76.680	48.750
1,407.600	976.360	1,357.600	4,516.950	4,390.116	5,611.950	4,951.170
1,846.068	3,380.696	3,706.833	4,770.111	6,725.351	10,547.350	5,288.946
2,062.662	1,648.286	1,417.453	4,797.360	5,993.896	7,893.390	5,254.224
1,208.492	2,062.112	2,533.097	6,126.658	5,706.358	7,283.378	5,876.550
383.300	475 300	254.300	1,511.400	1,686.900	2,532.550	2,189.900
84.200	184.200	361.500	2,705.800	1,937.200	2,505.200	2,211.800
633.520	958.300	810.400	1,856.655	1,647.920	2,266.480	1,891.280
332.600	4,893.000	12,084.500	13,989.950	16,433.800	21,730.750	19,014.350
806.530	1,012.200	470.000	1,956.700	3,736.740	4,463.180	3,457.390
4,641.970	23,512.240	15,257.220	14,804.450	14,433.790	14,831.660	11,955.550
43.285	35.250	27.750	538.115	495.960	464.195	430.580
2,263.746	381.937	307.848	3,561.160	3,588.792	5,231.254	5,173.586
486.730	1,207.680	393.220	2,000.310	2,858.600	3,593.050	3,214.400
101.160	132.150	195.150	495.200	329.580	423.900	415.980
528	19.088	22.224	102.864	99.946	50.754	49.140
7,377.500	7,309 500	10,725.000	22,710.000	35,374.300	47,753.200	23,831.600
1,083.600	2,093.250	3,643.500	4,841.500	6,182.000	5,726.400	2,938.000
35.060	22.186	15.112	61.139	60.645	108.450	90.145
71.240	70.500	263.832	99.360	21.040	229.180	211.980
280.560	99.710	232.610	872.320	379.980	734.080	410.180
2,005.206	448.074	1,486.002	5,036.960	2,957.806	4,121.402	2,946.565
397.300	1,051.805	2,020.610	5,418.858	3,563.618	5,512.668	5,106.548
182.525	206.508	149.376	269.388	310.290	381.010	252.700
6,079.430	17,955.355	25,598.760	42,306.560	42,512.986	48,767.930	41,467.890
21.440	13.640	36.860	1,569.762	725.408	1,813.616	1,804.448
19.600	25.050	29.550	123.750	112.420	115.640	104.160
19.786	266.652	536.592	1,933.920	1,367.093	2,403.505	703.244
38,355.557	83,711.783	98,077.179	189998778	203,682.899	254,525.675	180,904.943

Unter dem gesammten Verkehre der Fabricate nehmen die Erzeugnisse der Webeindustrie die erste Stelle ein:

im Jahre 1860:	Einfuhr	Ausfuhr gesammte Werth, Thlr.	Ausfuhr aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten
Baumwollwaaren	1,629.000	36,345.900	19,444.500
Leinenwaaren	4,641.970	14,831.660	11,955.550
Seidenwaaren	7,377.500	47,753.200	23,831.600
„ gemischte	1,083.600	5,726.400	2,938.000
Wollenwaaren	6,079.430	48,767.890	41,467.890
	20,811.500	153,425.050	99,637.540

Es entfielen somit auf die Producte der Webeindustrie bei der Einfuhr 53·₃%, von der Totalausfuhr 75·₄%, von der Ausfuhr aus dem freien Verkehre 55·₁%.

Ohne verkennen zu wollen, dass die numerische Sicherheit von Werthziffern, die das Resultat von Berechnungen *en bloc* sind, insbesondere hier beim Waarenverkehre der Webewaaren, die so gar verschiedene Qualitäten, also auch Werthe darstellen können, nicht auf festester Grundlage beruht, ist doch diesen Zahlen alle Bedeutung nicht abzusprechen. Wäre auch vielleicht der Werth der Gewichtseinheit etwas zu hoch oder zu niedrig gegriffen, so verlieren sie doch als relative Werthverhältnisse, welche das progressive Steigen oder Fallen der Waarenbewegung in grossen Verhältnissen zu charakterisiren vermögen, weniger an Wichtigkeit für die Beurtheilung des Ganges, den dieser Zweig des Aussenhandels im Laufe der Jahre eingeschlagen hat. Als nothwendige Ergänzung soll die Bezifferung der Mengen dienen, welche seit Jahren der Verkehr in Geweben nachweist. Die Einfuhr von Baumwollwaaren war vom Jahre 1834—1841 in mässigem Steigen (1834 : 13.540 Ctr. — 1841 : 17.844 Ctr.), fiel von 1842—1848 von 12.057 auf 6.160 Ctr. und ist von da an wiederum in langsamer Zunahme begriffen. Anders die Ausfuhr:

	Ausfuhr von Baumwollwaaren, Ctr.		
durchschnittl. im Jahre 1834—1840	88.610	1855	192.253
durchschnittl. im Jahre 1841—1845	80.129	1856	178.623
durchschnittl. im Jahre 1846—1850	91.588	1857	192.496
im Jahre: 1851	128.218	1858	312.352
1852	129.838	1859	381.397
1853	163.985	1860	363.459
1854	204.012		

Die Jahre 1839 und 1846 bilden für die zollvereinsländische Baumwollausfuhr Wendepuncte, von 1834—1839 stieg die Ausfuhr von 74.955 Ctr. auf 100.766 Ctr., und sank von 1840—1847 auf 70.388 Ctr. — von diesem Jahre ab ist die Ausfuhr in stetiger, sehr bedeutender Zunahme. Insbesondere seit dem Abschluss des Handelsvertrages mit Oesterreich, wohin die Ausfuhr vorzugsweise gerichtet ist.

Baumwollwaaren, Ausfuhr i. J. 1860 über die Grenzen gegen: Russland 56.696 Ctr., Oesterreich 101.889 Ctr., die Schweiz 12.069 Ctr., Frankreich 7.664 Ctr., Belgien 17.866 Ctr., die Niederlande 41.966 Ctr., Bremen 56.148 Ctr., Hamburg 58.155 Ctr., — Einfuhr über: Hamburg 1.668 Ctr., die Niederlande 932 Ctr., Entrepot's, pr. Post 5.360 Ctr.

Gegenüber dem Verkehr in Baumwollwaaren zeigt der Verkehr in Leinenwaaren das entgegengesetzte Verhältniss, die Einfuhr weiset (wenn auch im Verlaufe der Jahre nicht bedeutende Zunahme) nach, während die Ausfuhr entschieden in Abnahme begriffen ist. Die Einfuhr von roher Leinwand betrug i. J. 1834 : 5.619 Ctr. und erhob sich bis 1840 auf 89.571 Ctr., sank bis 1848 auf 15.494 Ctr. (i. J. 1849 gar nur 1.836 Ctr.), und bewegt sich seit diesem Jahre regelmässig zwischen der Grenze von 24—27.000 Ctr. Die durch höheren Zollsatz geschützte Einfuhr von gebleichter, gefärbter etc. Leinwand ist stets unbedeutend geblieben, deren Ausfuhr dagegen hat sehr abgenommen. Dieselbe war i. J. 1834 : 101.720 Ctr. und hat sich von da ab bis 1848 auf 45.087 Ctr. vermindert. Sie stieg wiederum von 1849—1856 auf 99.669 Ctr., und fiel noch rascher: Ausfuhr 1857 : 32.032 Ctr., 1858 : 21.088 Ctr., 1859 : 39.677 Ctr., 1860 : 31.583 Ctr. Dagegen ist die Ausfuhr von roher Leinwand seit 1855 in Zunahme: i. J. 1834: 15.059 Ctr., und durchschnittlich gleiche Exportmenge bis 1855, in diesem Jahre 28.602 Ctr. Ausfuhr, Zunahme auf 67.439 Ctr. i. J. 1857; i. J. 1858 : 48.526 Ctr., 1859 : 47.020 Ctr., 1860 : 58.744 Ctr.

Die Ausfuhr an roher Leinwand erfolgt vorwiegend über Hamburg (40.691 Ctr.), jene von gebleichter, gefärbter über die Grenzen gegen: Russland 8.020 Ctr., Oesterreich 6.305 Ctr., die Schweiz 2.258 Ctr., die Niederlande 3.161 Ctr., Bremen 2.863 Ctr., Hamburg 5.017 Ctr.

Die Einfuhr von Seidenwaaren (ungemischten) hat sich seit der Gründung des Zollvereins verdreifacht; am Entscheidensten erfolgt die Zunahme von Jahre 1849 an. Nach rascherem Aufschwung weiset die Ausfuhr nach, welche stets das Zwei- bis Dreifache der Einfuhr beträgt.

Seidenwaaren, Ausfuhr, Ctr.:

Jahr	Ctr.	Jahr	Ctr.
durchschn. jährlich 1834—1840	5.988	1855	8.592
durchschn. jährlich 1841—1845	6.682	1856	10.916
durchschn. jährlich 1846—1850	8.087	1857	15.140
1851	7.547	1858	27.211
1852	8.327	1859	43.048
1853	21.752	1860	35.964
1854	19.537		

Aehnliche Verhältnisse zeigt die Verkehrsbewegung der gemischten Seidenwaaren: die Einfuhr stieg stetig von 900 Ctr. i. J. 1834 auf 3.688 Ctr. i. J. 1847, im folgenden Jahre bedeutende Abnahme der Einfuhr (1848 : 1.901 Ctr.), welche jedoch im Jahre 1857 den bis dahin höchsten Betrag 5.727 Ctr. erreichte; seitdem wieder Abnahme. — Die Ausfuhr dagegen ist in lebhafter, entschiedener Zunahme begriffen: Im

Jahre 1834: 2.713 Ctr. — 1840: 3.118 Ctr. — 1846: 5.506 Ctr. — 1850: 5.081 Ctr. — 1856: 8.591 Ctr. — 1860: 14.316 Ctr.

Seidenwaaren, ungemischte, Einfuhr (1860) über: Frankreich 469 Ctr. Belgien 795 Ctr., die Niederlande 197 Ctr., Hamburg 240 Ctr., Entrepot's, pr. Post 816 Ctr., Ausfuhr nach: Russland 3.411 Ctr., Oesterreich 5.149 Ctr., der Schweiz 889 Ctr., Belgien 12.131 Ctr., den Niederlanden 1.932 Ctr., Bremen 2.592 Ctr., Hamburg 6.517 Ctr., Holstein und Lauenburg 1.306 Ctr., der Ostsee 1.545 Ctr. — Gemischte, Einfuhr über: Frankreich 461 Ctr., Belgien 795 Ctr., Entrepot's pr. Post 816 Ctr. Ausfuhr nach: Russland 754 Ctr., Oesterreich 2.225 Ctr., der Schweiz 464 Ctr., Belgien 3.067 Ctr., den Niederlanden 2.023 Ctr., Bremen 1.105 Ctr., Hamburg 3.674 Ctr., Holstein und Lauenburg 603 Ctr., der Ostsee 306 Ctr.

Die Einfuhr bedruckter, ungewalkter, ungemusterter Wollenwaaren ist nie von grösserer Wichtigkeit gewesen und bewegt sich seit dem Jahre 1843 nahe den mittleren Durchschnitt von 3.000 Ctr. jährlicher Einfuhr. Rapiden Aufschwung dagegen nahm die Ausfuhr dieser Gewebe, dieselbe betrug:

Jahr:	Ctr.		Ctr.
1843	313	1852	23.083
1844	1.455	1853	28.603
1845	1.489	1854	48.989
1846	10.439	1855	65.331
1847	14.241	1856	71.070
1848	16.945	1857	102.320
1849	8.155	1858	87.595
1850	15.784	1859	121.081
1851	18.066	1860	110.699

Die Einfuhr der ungewalkten, unbedruckten Wollgewebe hat seit der Gründung des Zollvereins, stets bedeutende Werthe repräsentirend, verschiedene Phasen durchlaufen. Sie stieg während 1834—1842 von 11.803 auf 38.369 Ctr., fiel wiederum bis 1848 auf 11.639 und ist seitdem wiederum in regelmässiger langsamer Zunahme begriffen. Ebenso ruhiges Fortschreiten zeigt die Zunahme der seit 1850 stets um das 5—7fache überwiegenden Ausfuhr. Selbe war:

	Ctr.		Ctr.
durchschnittl. jährlich 1834—1840	64.318	1855	121.401
durchschnittl. jährlich 1841—1845	72.469	1856	117.702
durchschnittl. jährlich 1846—1850	81.220	1857	117.342
1851	98.909	1858	122.372
1852	109.102	1859	131.660
1853	113.341	1860	160.561
1854	127.246		

Das Jahr 1854 bezeichnet für diese Ausfuhr einen neuen Abschnitt — so bedeutende Zunahme der Ausfuhr binnen Jahresfrist war noch nicht vorgekommen. Auf dieser Höhe erhielt sich der Export allerdings nicht, und erst mit dem Jahre 1859 tritt wieder bestimmt und dauernd Zunahme ein.

Die Ausfuhr bedruckter, ungewalkter Wollenwaaren erfolgte in grösseren Mengen (1860) nach: Russland 3.369 Ctr., Oesterreich 17.131 Ctr., der Schweiz 16.158 Ctr., Belgien 10.346 Ctr., den Niederlanden 2.986 Ctr., Bremen 15.125 Ctr., Hamburg 41.901 Ctr., Holstein und Lauenburg 1.138 Ctr., der Ostsee 1.378 Ctr. — Die Einfuhr gewalkter, unbedruckter etc. Wollenwaaren über: Belgien 2.194 Ctr., die Niederlanden 4.394 Ctr., Hamburg 7.833 Ctr., die Nordsee 1.964 Ctr., Entrepot's, pr. Post 7.173 Ctr. — deren Ausfuhr nach: Russland 5.727 Ctr., Oesterreich 20.197 Ctr., der Schweiz 14.933 Ctr., Frankreich 2.356 Ctr., Belgien 40.534 Ctr., den Niederlanden 20.338 Ctr., Bremen 14.138 Ctr., Hamburg 33.708 Ctr., Holstein und Lauenburg 5.467 Ctr., der Nordsee 1.210 Ctr., der Ostsee 1.436 Ctr.

Nächst den Geweben erscheinen die Kurzwaaren (Kategorie feine und mittelfeine) unter den Waarengattungen der Ausfuhr am höchsten beziffert. Die Werthschätzung kann allerdings hier, wo es sich um so vielerlei verschiedenartige Gegenstände handelt, nur in bedingtester Weise auf Glaubwürdigkeit Anspruch machen. Jedenfalls aber ist die Ausfuhr von Kurzwaaren in stetiger bedeutender Zunahme begriffen. Sie betrug i. J. 1851 : 50.009 Ctr. — 1856 : 90.155 Ctr. — 1857 : 195.945 Ctr. — 1858 : 128.118 Ctr. — 1859 : 168.772 Ctr. — 1860 : 177.725 Ctr.

Die Ausfuhr war 1860 vorzugsweise gerichtet nach: Russland 16.792 Ctr., Oesterreich 28.654 Ctr., der Schweiz 12.977 Ctr., Belgien 16.320 Ctr., den Niederlanden 22.070 Ctr., Bremen 13.920 Ctr., Hamburg 53.012 Ctr., Holstein und Lauenburg 7.168 Ctr., der Ostsee 4.941 Ctr.

Der Verkehr der Eisenwaaren zerfällt nach den Tarifsclassen in drei Abtheilungen:

a) Ein- und Ausfuhr von groben Gusswaaren. Bei denselben tritt die Eigenthümlichkeit hervor, dass Ein- und Ausfuhr stets nahezu gleiche Menge darstellen und bei zunehmender oder absteigender Tendenz gleichen Schritt halten. So kann die bedeutende Mehrausfuhr des Jahres 1860 nicht als Regel dienen — in den beiden Vorjahren war die Einfuhr überwiegend.

b) Bestimmt ausgesprochen erscheint die Verkehrstendenz der groben Schmiedeeisen und Stahlwaaren, welche eine sehr wichtige Mehrausfuhr nachweisen. Diese Ausfuhr stieg zögernd und mit Schwankungen binnen der Jahre 1834—1847 von 87.979 auf 115.057 Ctr. Als der Druck der Jahre 1848—1849 überwunden war, begann eine neue lebhafte und dauernde Steigerung. Ausfuhr:

	Ctr.		Ctr.
1851	146.485	1857	201.434
1854	154.785	1858	394.308
1855	181.172	1859	418.037
1856	206.557	1860	607.446

Die Ausfuhr dieser Gattung von Eisenfabricaten scheint somit einer gesicherten, sehr blühenden Zukunft entgegen zu gehen und ihr Werth allein übersteigt heute schon Jenen der Einfuhr von Roheisen um das Zweifache.

Doch ist auch die Einfuhr dieser Gattungen von Eisenwaaren dauernd in Zunahme; dieselbe war 1834: 10.668 Ctr. und erreichte schon 1840 den Betrag von 34.946 und 1847 von 43.206 Centnern — von da an Abnahme bis 1854. In diesem Jahre 46.749 Ctr. Einfuhr und jährliche Mehrung derselben bis zum Jahre 1858 (73.861 Ctr.), seitdem wieder Abnahme.

c) Vom Jahre 1834 an ist die Einfuhr von feinen Eisen- und Stahlwaaren, welche damals 1.887 Ctr. betrug, in Zunahme begriffen, ohne jedoch bis heute eine wichtige Stellung einzunehmen — deren Ausfuhr zeigt wechselnde Tendenz. Sie verharrte von 1834 (12.161 Ctr.) auf gleicher Höhe bis 1845. Im folgenden Jahre bedeutende Mehrung (20.605 Ctr. Ausfuhr) und, mit Unterbrechung der Jahre 1848—49, Fortdauer derselben bis 1853 (45.781 Ctr. Ausfuhr), von da an Abnahme bis 1860, welches Jahr dann die bis dahin grösste Ausfuhrmenge nachweist.

a) Die Einfuhr von groben Gusswaaren fand 1860 vorzugsweise statt über: die Schweiz 21.770 Ctr, Frankreich 10.841 Ctr., die Niederlande 25.100 Ctr., Hamburg 13.239 Ctr., die Nordsee 23.659 Ctr., die Ostsee 17.923 Ctr. — Die Ausfuhr nach: Russland 95.875 Ctr., Oesterreich 52.190 Ctr., der Schweiz 20.306 Ctr., Frankreich 27.571 Ctr., der Nordsee 14.063 Ctr.

b) Einfuhr von groben Eisen- und Stahlwaaren (1860) über: Oesterreich 12.194 Ctr., die Niederlande 6.105 Ctr., die Nordsee 6.132 Ctr., die Ostsee 5.753 Ctr. — Ausfuhr nach: Oesterreich 97.287 Ctr., der Schweiz 30.921 Ctr., Frankreich 12.449 Ctr., Belgien 24.481 Ctr., den Niederlanden 67.054 Ctr., Hamburg 40.851 Ctr., Holstein und Lauenburg 22.966 Ctr., der Ostsee 52.779 Ctr.

c) Feine Eisen- und Stahlwaaren. Einfuhr über: Belgien 3.197 Ctr. (Waffen), Hamburg 1.315 Ctr., Oesterreich 607 Ctr., Frankreich 846 Ctr. — Ausfuhr nach: Russland 2.495 Ctr., Oesterreich 6.692 Ctr., der Schweiz 13.571 Ctr., Frankreich 7.086 Ctr., Belgien 16.705 Ctr., den Niederlanden 7.926 Ctr, Bremen 4.178 Ctr., Hamburg 11.301 Ctr.

Herkunft und Bestimmungsorte der Ein- und Ausfuhr. Nach der Anlage der Handelsausweise ist weder die Heimath der Einfuhrgegenstände, noch der letzte Bestimmungsort der im zollvereinsländischen Fremdhandel exportirten Waaren, sondern nur die Richtung der Verkehrsbewegung präcise zu bestimmen, denn nicht die Länder der Herkunft und Bestimmung der Waaren, sondern die Gränzen, über welche dieselben ein- oder austraten, werden angegeben.

Die Nachweisung der Mengen der Ein- und Ausfuhr der Waaren nach den in den Handelsausweise specificirten Richtungen liefert nachstehende Uebersicht, welche übrigens aus Rücksicht für die Oeconomie des Raumes jene Waarengattungen ausschloss, deren Werth in der gesammten Ein- oder Ausfuhr den Betrag von einer Million Thaler nicht erreichte.

…h den Hauptrichtungen des Verkehres i. J. 1860.

…g	Mecklenburg		Holstein und Lauenburg		Nordsee		Ostsee		Exclaven, Entrepot's, Messen, Post	
…usf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.
	e	r								
…ä n d e:										
04.345	51	528	9	10.698	4.135	1.041	12.763	14.113	1.134	1.796
18.105	323	589	20	1.499	4	25.750	77	670	230	976
96.537	127.941	12.434	319	404	795	54.591	15.653	3,727.976	132	726
25.630	54.340	10.023	23.314	496	93.740	20.973	11.955	1,250.840	21.362	—
83.575	9.413	12.460	5.161	—	478	45.117	2.384	823.770	133	13
14.711	29.502	9.178	10.813	—	7.843	269.237	166	641.183	458	262
909	590	2.094	200	8	60.371	86	246.987	7.138	3.628	—
57.229	1.701	2.348	519	259	1.942	33.547	677	519.556	172	68
12.156	22	116	3	2.263	77	850	1.525	643	6	67
11.732	2.338	500	343	1.602	71.523	980	121.612	463	44.192	67
550	15	150	4	973	292	200	2.203	350	175	71
2 3 1 4	6.166	367	9	4.182	173	36.247	242	24.608	381	419
50.733	167	302	12	1.588	703	72	1.387	881	266	34
3.127	94	181	2.693	738	16.231	—	141.130	1.396	16.196	—
625	35	10	5	10	10.598	—	18.579	1.171	1.906	16
45.206	56	129	51	16.435	14.284	11.995	22.776	101.356	2.374	168
15.329	123	519	33	4.468	10.399	187	5.585	3.929	1.330	1.122
382	10	74	1	340	806	6	521	212	64	333
11.094	61	197	4	1.397	33	1	87	57	948	180
274	—	58	—	92	—	—	3	2	15	—
219	11	7	3	1	3.998	—	14.128	228	818	191
14.070	235	302	1	24	2	2.533	5	4	22	366
1.723	3.334	415	55	4	5	464	83	25	103	174
54.899	8.059	4.326	5	24	—	—	120	—	230	109
3.249	.451	2.226	4	98	141	2	67	2	162	135
20.465	765	752	14	4.037	25.667	994	37.821	2.731	45.329	544
11.572	33	4.435	1	—	15	—	10	64.864	68	—
44	2	—	111	—	120.268	—	148.013	8	7.872	—
4.564	2.536	78	1.013	112	11.926	88	9.257	2.942	702	—
2.533	22	2	15	96	368	18	2.156	904	131	—
4.851	490	272	8.378	656	46.313	194	64.943	102.553	2.854	—
344	—	102	763	2	33.297	2	122.558	283	348	—
19.822	83	—	—	65	519	—	581	148.780	212	378
61.184	2.760	145	259	407	85.714	—	60	1,424.429	588	—
800	—	—	—	—	—	360	—	—	—	—
125.149	701	1.052	9	217	61	4.634	46	34.641	209	163
174	2.885	121	25.432	2	27.041	1.964	91.727	418.112	70	—
83.164	110.152	834	18.404	39	9.345	21.494	147	521.567	199	—
69.111	7.533	864	1.261	46	4.526	1.389	8.728	2.464	65	510
764	—	2	—	—	72	381	117	439	83	—
…ns-Stoffe:										
350	2	17	—	—	8.894	—	5.867	193	1.542	—
1.260	—	43	177	—	9.663	—	10.322	79	328	—
28.394	3	60	—	2.028	12	14.750	2.715	44	2	15
8.659	5	36	160	14	19.070	—	61.131	276	2.037	—
3.953	1	7	1	3.797	369	—	36	1.005	191	82

…end. Der grösste Theil dieser 12 Mill. Ctr. dürfte via Ostsee aus England eingetreten sein.

…ichtungen des Verkehres i. J. 1860.

Eis… Fa… Hol… Ind… Kra… Ku… Led… " Men… Oel, " Pot… Salp… Seid… Thr… Zinn… Bau… Büch… Chem… Eise… Glas " Holzw… Musik… Kleid… Kupf… Kurz… Leder Leine… Papier Gold… p… Seiden " Porzell… " Wollen… Zinkwa…

…burg	Holstein und Lauenburg		Nordsee		Ostsee		Exclaven, Entre-pot's, Messen, Post	
Ausf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.
44	24	46	3.153	43	2.245	408	1.252	—
2	27	—	2.754	—	3.963	188	3.291	5
16	59	246	10.127	3	816	10	1.646	—
21	48	322	745	35	102	1.155	644	—
2.969	4.243	—	190.190	1.100	592.952	51	32.361	2
—	—	—	34.281	1	92.145	109	—	—
—	18.120	8.160	167.640	81.760	19.000	5,960.760	5.840	—
12	—	—	904	14	395	18	195	—
2	—	—	745	—	176	194	1	—
16	4.230	—	8.597	117	20.838	55	495	—
1.412	9	646	190	37	259	142	592	5
63	—	323	65	9	—	82	15	—
2	—	84	107	401	352	446	—	—
4	113	—	4.102	—	28.834	—	3.486	—
616	268	51	70.117	7.020	112.415	60.197	12.510	582
716	1.189	17	5.684	—	63.484	31.252	89	—
2	2	—	36.777	—	3.499	1.879	—	—
7	—	119	7	—	—	185	159	—
355	378	47	11.548	—	32.947	206	2.140	—
1	—	3	685	—	596	—	118	2
1.053	1	5.741	229	179	45	4.022	5.360	5
55	29	1.395	202	238	625	3.269	1.287	2
333	22	2.292	1.461	2.315	1.032	13.947	807	580
1.690	8	3.840	23.659	14.063	17.923	2.764	3.114	110
3.082	21	22.966	6.132	329	5.753	52.779	1.161	4
30	8	771	340	12	251	4.606	434	103
6.781	9	5.304	97	5.037	444	3.115	341	54
114	2	497	8	131	—	846	286	7
204	3	1.255	35	97	28	742	354	—
147	—	328	8	52	1	577	44	—
81	—	142	—	—	1	312	105	28
298	1	1.191	350	103	208	1.042	167	902
528	—	7.168	6	290	7	4.941	624	56
11	—	1.212	1	6	1	133	171	4
103	5	176	232	3	36	354	143	1
23	—	117	5	4.007	19	—	734	—
283	6	2.257	505	203	8.729	1.935	63	50
704	—	2.284	27	151	66	1.104	145	—
342	—	1.079	61	97	31	2.019	477	5
416	2	2,821	18	359	217	995	201	134
168	—	990	—	5	2	157	160	1
122	—	1.306	40	—	2	1.545	816	—
23	—	603	40	2	2	306	816	—
550	—	274	—	1	3	570	6	—
79	1	300	3	34	11	207	35	1
627	1	1.138	73	12	17	1.378	1.378	5
464	12	5.467	1.964	1.210	412	1.486	1.486	3
49	—	—	—	—	1	40.112	40.112	15

Der Werth des Verkehres der Waarengruppen nach den Richtungen des Ein- und Austrittes, betrug:

Werth der Ein- und Ausfuhr i. J. 1860 nach den Hauptrichtungen des Verkehres

Eingetreten über die Grenzen gegen:	Verzehrungsgegenstände	Rohstoffe	Halbfabricate	Fabricate	Zusammen
	Thaler				
Russland u. Polen	18,697.978	23,332.692	2,074.324	1,850.143	45,955.137
Oesterreich	24,064.787	23,524.322	3,029.678	5,723.923	56,342.710
Schweiz	706.792	9,044.611	1,855.342	969.419	12,576.164
Frankreich	1,879.819	2,731.645	2,560.788	2,431.601	9,603.853
Belgien	1,341.302	16,537.936	4,595.511	5,896.189	28,370.938
Niederlande	17,605.963	10,271.211	24,677.690	3,375.608	55,930.472
Bremen	13,161.861	12,633.978	6,759.366	634.116	33,189.321
Hamburg	10,445.981	21,966.281	25,582.304	5,583.389	63,577.955
Mecklenburg	1,304.672	1,462.511	73.513	77.156	2,917.852
Holstein u. Lauenburg	149.141	450.774	235.736	10.721	846.372
Nordsee	3,502.227	5,580.200	5,526.976	1,206.844	15,816.247
Ostsee	8,162.398	6,697.757	8,497.626	1,166.989	24,524.770
Entrepots, Exclav. etc.	1,541.298	350.514	1,392.743	5,801.517	9,086.072
Im Ganzen	102,564.219	134,584.432	86,861.597	34,727.615	358,737.863
Ausgetreten über die Grenzen gegen:	**Verzehrungsgegenstände**	**Rohstoffe**	**Halbfabricate**	**Fabricate**	**Zusammen**
	Thaler				
Russland u. Polen	3,614.523	1,923.009	3,216.256	21,621.174	30,374.962
Oesterreich	12,076.305	19,160.959	24,873.258	40,294.117	96,404.639
Schweiz	13,716.519	5,261.151	3,742.476	14,613.995	37,334.141
Frankreich	2,925.921	3,708.109	1,910.150	4,498.647	13,042.827
Belgien	1,594.337	6,369.164	1,840.879	34,539.128	44,343.508
Niederlande	9,984.151	2,162.144	3,026.008	25,303.610	40,475.913
Bremen	2,490.746	406.559	853.403	24,408.505	28,159.213
Hamburg	11,212.288	13,570.522	4,653.016	57,449.082	86,884.908
Mecklenburg	404.433	143.553	126.209	1,119.194	1,793.389
Holstein u. Lauenburg	512.399	40.894	467.817	6,873.792	7,894.902
Nordsee	2,295.842	731.524	369.477	1,606.248	5,003.091
Ostsee	29,168.896	23,920.960	8,792.375	6,630.853	68,513.084
Entrepots, Exclav. etc.	152.227	67.870	13.687	121.316	355.100
Im Ganzen	90,148.587	77,466.418	53,885.011	239,079.661	460,579.677

Activ war also der Aussenhandel des Zollvereins in den Richtungen gegen: Oesterreich (um 40,061.929 Thlr.), die Schweiz (24,757.977 Thlr.), Belgien (15,972.570 Thlr.), Hamburg (23,360.953 Thlr.), Holstein und Lauenburg (7,048.530 Thlr.), die Ostsee (43,988.314 Thlr.). Für Oesterreich sind es insbesondere die Fabricate, die mit einer bedeutenden Mehrausfuhr das dem Zollverein günstige Resultate bedingen. Nächst Hamburg bilden die Grenzen dieses Staates die wichtigsten Ausgangspuncte der zollvereinsländischen Ausfuhr von Fabricaten — somit ist, da die Ausfuhr nach Hamburg seewärts weiter exportirt wird, Oesterreich das wichtigste continentale Absatzland für Fabricate. Die bedeutende Mehrausfuhr pr. Ostsee beruht auf

den Exporten von Colonialwaaren, Zuckerraffinaten nach den Ostseeküsten, ferner von Getreide, Holz, Lein- und Rübsaat, Hanf nach England[1]).

Nach Procenten ihrer Werthes vertheilten sich Einfuhr und Ausfuhr:

Ueber — nach	% der Einfuhr	% der Ausfuhr
Landwärts:		
Russland und Polen	12·81	6·60
Oesterreich	15·70	20·93
Schweiz	3·51	8·11
Frankreich	2·68	2·83
Belgien u. Niederlande	23·50	18·41
Hansestädte (Bremen, Hamburg)	26·97	24.98
Mecklenburg, Holstein, Entrepots, Exclaven	3.58	2·18
Zusammen	88.75	84·4
Seewärts:		
Die Nordsee	4·41	1·08
„ Ostsee	6·84	14·81
Zusammen	11·25	15.96

Herkunft und Bestimmungsorte der wichtigeren Waarengattungen, wurden bei der Schilderung von deren Verkehrsbewegung angegeben, so dass weitere Mittheilungen über die Richtungen des Waarenverkehres kaum mehr geboten erscheinen. Es ist nicht Bestimmung und Aufgabe dieses Werkes, höchst detaillirte Handelsausweise in ihrem ganzen Umfange zu reproduciren.

Der Durchfuhrhandel.

Jene Statistiker, deren Werthangaben des Ein- und Ausfuhrhandels wir oben benützten, berechnen den Werth der Durchfuhren durch den Zollverein, von dessen Constituirung an, mit folgenden Beträgen:

im Jahre:	Millionen Thlr.	im Jahre:	Millionen Thlr.
1834	74·63	1845	63·79
1835	70·69	1846	69·45
1836	49·49	1850	78·51
1837	43·14	1851	83·74
1838	54·26	1852	89·53
1839	54·51	1853	105·51
1840	58·09	1854	121·98
1841	54·61	1855	167·04
1842	54·96	1856	146·93
1843	63·31	1857	144·05
1844	74·74	1858	118·82

Aus dem Ueberblicke über die ganze Reihe der Jahre von 1834—1858 lässt sich somit das Resultat ziehen, das der Durchfuhrhandel jeweils circa ein Dritttheil des Werthes des Ein- oder Ausfuhrhandels betragen hat — allerdings mit mehr oder minder bedeutenden Schwankungen der

[1]) Vergl. den Seehandel der preussischen Ostseehäfen.

einzelnen Jahre. Doch zeigt sich in der Zu- oder Abnahme des Werthes der Durchfuhr, in kurzen Jahresperioden stets die Tendenz, dieses Verhältniss von 1:3 wieder zu erreichen. Mit dem Zutritte des Steuervereins zum Zollverein und dem Abschlusse des österreichisch-zollvereinsländischen Handelsvertrages (1854) nimmt, wie der sonstige Verkehr des Zollvereins, auch der Durchfuhrhandel einen raschen Aufschwung, doch ist dessen unverhältnissmässige Zunahme in dem Jahre 1855 einem äusseren Grunde zuzuschreiben: der anglofranzösischen Blokade der russischen Seehäfen. Nothwendig wurde durch dieselbe der ganze Verkehr des russischen Staates mit dem westlichen Europa, auf den Zollverein und Oesterreich gelenkt.

Den Werth der Durchfuhr im Jahre 1860 berechnen wir auf 138 Millionen Thlr.

In den vier Hauptgruppen des Waarenverkehres erscheinen bei der Durchfuhr des Jahres 1860 als wichtigste **Waarengattungen:**

Verzehrungsgegenstände.

	Menge, Ctr.	Werth, Thlr.		Menge, Ctr.	Werth, Thlr.
Cigarren	23.712	3,556.800	Tabakblätter	169.777	3,735.094
Häringe (Tonnen)	146.146	2,046.044	Thee	11.118	667.080
Kaffee	340.929	5,113.935	Wein	123.095	1,230.950
Käse	69.569	1,043.535	Zuckerraffinate	19.145	249,385

Rohstoffe.

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Baumwolle	384.250	7,685.000	Lumpen	89.419	447.095
Felle, Häute	23.950	958.000	Rohseide	3.883	2,329.800
Fischbein	1.535	245.600	Schafwolle	58.799	4,359.925

Halbfabricate und Fabrications-Stoffe.

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Eisen rohes	168.400	224.533	Indigo	7.554	1,887.500
„ geschmied. etc.	128.263	480.985	Krapp	12.817	384.510
„ in dünnen Stäb.	28.227	141.135	Rohleder	9.987	399.480
„ façonnirt	112.415	786.905	Oel, Baumöl	13.352	267.040
„ Stahl	9.133	100.463	anderes Oel	67.832	813.984
„ Weissblech	23.137	231.370	Salpeter	36.633	366.330
Garne:			Salz	682.035	477.425
Baumwollgarn, ein-			Seide, gefärbte	1.758	1,318.500
zwei-drähtig	187.562	6,001.984	Soda	104.946	419.784
mehrdrähtiges, ge-			Talg	16.316	261.056
bleichtes, gezwirnt.	35.134	1.335.092	Thran	42.564	510.747
Wollgarn, rohes, ge-			Rohzucker	26.007	234.063
zwirntes	6.544	621.680			
Leinengarn, Maschi-					
nengespinnst	25.947	1,297.350			

Fabricate.

	Menge, Ctr.	Werth, Thlr.		Menge, Ctr.	Werth, Thlr.
Baumwollwaaren . .	168.014	16,801.400	Kleider	1.465	293.000
Bücher			Kupfer- und Messing-		
Chemikalien	22.028	660.840	waaren	4.689	375.120
Eisenbahnschienen .	488.397	1,343.091	Kurze Waaren . . .	51.349	5,134.900
„ waaren, grobe .	145.233	1,161.864	„ „ feine	3.883	970.750
„ waaren, grobe			Lederwaaren, gem.	8.772	614.040
aus Schmiedeis.	317.213	3,489.343	„ feine	1.675	335.000
„ waaren, feine .	24.289	607.235	Leinenwaaren . . .	11.188	1,678.200
Glas, Glaswaaren .	56.574	1,707.220	Wollenwaaren:		
„ Glaswaaren farbige, bemalte,			Ungewalkte, bedrckt.	18.245	2,736.750
			Gewalkte, n. bedrckt.	23.463	4,692.600
vergoldete . .	23.277	835.812	Teppiche . . .	2.125	233.750
Holzwaaren, feine .	14.479	723.950			

Endlich nicht besonders benannte Waaren: 70.835 Ctr. pr. 708.350 Thlr.

Nach den Waarengruppen vertheilt sich die gesammte Durchfuhr, dem Werthe nach [1]).

	Millionen Thlr.	%
Verzehrungsgegenstände	28·2	20·5
Rohstoffe	26·9	19·6
Halbfabricate und Fabr. Stoffe .	30·6	22·3
Fabricate	51·6	37·6
	137·3	

Handelsverkehr der grösseren Messplätze im Zollverein.

Vertragsmässig sind den vier wichtigsten Messplätzen des Zollvereins: Leipzig, Frankfurt am Main, Braunschweig, Frankfurt an der Oder, exceptionelle Begünstigungen gewährt, indem die in diesen Städten befindlichen „Zollniederlagen", im Interesse der Freiheit des Verkehres, besondere Einrichtungen erhielten. In den übrigen Zollniederlagen des Zollvereins bleiben die ausländischen Waaren unter amtlichem Verschlusse, bis sie zum Consume verzollt werden, und die dem Handel gewährte Begünstigung besteht nur darin, dass die Waare vorläufig ohne Verzollung über die Aussengrenze des Zollvereins und an den Ort der Zollniederlage gelangen kann. Einen weiteren Vortheil bietet allerdings die Errichtung von „Theilungslagern" bei den Zollniederlagen, welche es den Beziehern der Waaren gestattet, besondere Räumlichkeiten des Zollgebäudes für sich zu beanspruchen, und theilweise die Waare in das Ausland zu versenden oder theilweise für den eigenen Bezug zu verzollen. Doch begrenzen schon räumliche Rücksichten die durch die Theilungslager gebotenen Erleichte-

[1]) Nicht einbezogen die, der Qualität nach nicht bezeichneten, also in keine der Gruppen fallenden Waaren (pr. 708.350 Thlr).

rungen, insbesondere bei den grossen Messplätzen, in welchen der Verkehr zu bestimmten Fristen einen so bedeutenden Umfang erreicht, dass die Lokale, das Controlpersonale, etc. für Theilungslager sehr bald unzureichend wären. Um nun dem deutschen Messverkehre der genannten grossen Binnenhandelsplätze seine grosse, mit der Geschichte des deutschen Handels so innig verwebte Bedeutung zu sichern, wurden demselben bei Gründung des Zollvereins durch die „Conteneinrichtung" eine sehr weitgehende Milderung der Regulative über die vereinsländischen Zollniederlagen und Theilungslager zugestanden.

Die Conteneinrichtung besteht darin, dass den Kaufleuten die bezogenen Waaren aus den Zollniederlagen in ihre Geschäftslocale abgeliefert werden, nachdem man ihnen die Waaren auf ihr Conto beim Zollamte zur Last geschrieben („Anschreibung"). Der entfallende Eingangszoll wird auf gewisse Zeit creditirt, und während dieser Zeit können Parthien diese Waaren unverzollt wieder nach dem Bezugsorte, oder nach anderen Messen versendet werden. Die Conten werden theils als „Messconten", nur für die Dauer der Messe eröffnet; auf dieselben hat Jeder die Messe mit fremden Waaren besuchende Kaufmann Anspruch, oder als „laufende Conten", welche nur vertrauenswürdigen Firmen des Messplatzes zugestanden werden. Die Messconten werden nach Ende der Messe, die laufenden Conten halbjährig abgeschlossen. — Diese sehr bedeutende Verkehrserleichterung erstreckt sich nicht auf alle Waarengattungen des zollvereinsländischen Tarifes, sondern nur auf die Garne, Leder, Seide und ferner auf folgende Fabricate: Manufacturwaaren, Kurzwaaren, Lederwaaren, Porzellanwaaren, Steingut und Glaswaaren.

a) Messverkehr von Leipzig.

Nachstehende Uebersicht enthält die Bewegung der Mess- und laufenden Conten, nach den Hauptwaarengattungen getrennt, der drei Messen von Leipzig im Jahre 1859 [1]).

Waarengattungen:	angeschrieben Ctr.	in's Ausland gegangen Ctr.	zum Consum verzollt Ctr.
Garne	298	30	239
Baumwollwaaren	15.508	6.784	569
Leinenwaaren	1.043	569	341
Seidenwaaren	2.305	967	937
„ „ gemischte	1.006	447	332
Wollenwaaren	8.193	3.572	4.917
Leder, Lederwaaren	983	236	466
Steingut, Porzellan	20	7	25
Kurze Waaren, grobe	2.141	575	1.343
„ „ feine	239	146	93
Seide, gezwirnte, gefärbte	34	—	41
Glas und Glaswaaren	403	26	485
	32.173 [2])	13.359	12.824

[1]) Diese Daten sind der „Zeitschrift des statistischen Bureaus des königl. sächsischen Ministeriums des Innern" (Jahrg. 1861, Nr. 1—2) entnommen.
[2]) Darunter 1.905 Ctr. Güter aus Oesterreich

Mit Zuhilfnahme derselben Waarenwerthe, welche uns zur Werthberechnung des zollvereinsländischen Verkehres überhaupt dienten, berechnen wir für obige Contenbewegung des Leipziger Messjahres 1859, folgende approximative Werthe:

Waarengattungen:	angeschrieben Thlr.	in das Ausland gegangen Thlr.	zum Consum verzollt Thlr.
Garne	14.900	1.500	11.950
Baumwollwaaren	2.326.200	1,007.600	85.350
Leinenwaaren	156.450	85.350	51.150
Seidenwaaren	2,996.500	1,257.100	1,218.100
„ „ gemischte . . .	402.400	266.800	132.800
Wollenwaaren	1,638.600	714.400	983.400
Leder und Lederwaaren . .	98.300	23.600	46.600
Steingut, Porzellan	1.000	350	1.250
Kurze Waaren, grobe . . .	214.100	57.500	134.300
„ „ feine . .	59.750	36.500	23.250
Seide, gezwirnte, gefärbte . .	30.600	—	36.900
Glas, Glaswaaren	12.090	780	14.550
	7,950.890	3,451.480	2,749.600

Der Contenverkehr ist seit Jahren in Abnahme; derselbe betrug in früheren Jahren:

	Anschreibung Ctr.	in das Ausland gegangen Ctr.	zum Consum verzollt Ctr.
1835—1839	259.650	102.096	64.968
1840—1844	310.575	123.074	92.745
1845—1849	210.415	85.371	74.817
1850—1854	177.301	70.211	67.964
1855—1859	206.686	91.204	71.499

Die Summe der in das Ausland gegangenen und zum Consum verzollten Waaren, stimmt deshalb nicht mit der angeschriebenen Waarenmenge überein, weil Waarenmengen unverkauft in Bestand bleiben oder nach andern Messplätzen versendet werden.

Direct zur Eingangsverzollung (ohne Benützung von Conten), gelangten für die drei Messen i. J. 1859 folgende ausländische Waarenmengen:

	Menge, Ctr.	Werth, Thlr.		Menge, Ctr.	Werth, Thlr.
Baumwollgarn	9.128	292.096	Leder	74	2.960
„ waaren	121	18.150	Lederwaaren	125	25.000
Eisen	467	9.340	Leinen „	295	44.250
Glas	520	15.600	Leinengarne	666	3.300
Holz	326	16.300	Papier	12	240
Instrumente	46	4.600	Porzellan Steingut . . .	87	4.350
Kleider	52	10.400	Seidenwaaren	128	166.400
Metallwaaren	121	9.680	Seide, roh, gefärbt . . .	102	76.500
Kurz „	113	11.300	Strohwaaren	36	720

	Menge, Ctr.	Werth, Thlr.		Menge, Ctr.	Werth, Thlr.
Tapeten	7	700	Chemische Fabricate	287	8.610
Wollenwaaren	367	73.400	Diverse Waaren	307	3.070
„ garne	173	15.570	Zusammen:	13.660	802.536

Viel bedeutender als der Import ausländischer Waaren zur Leipziger Messe, ist dahin der Verkehr von Gütern aus dem freien Verkehre des Zollvereins. Derselbe betrug i. J. 1859:

Waarengattungen:	Menge, Ctr.	Werth, Thlr.	Waarengattungen:	Menge, Ctr.	Werth, Thlr.
Baumwollwaaren	78.510	7,851.000	Leinen „	21.949	2,292.350
Eisen „	9.691	193.820	Papier	6.001	120.020
Garne	5.645	282.250	Porzellan u. Steingut	9.082	454.100
Glaswaaren	6.559	196.770	Pelzwerk	5.371	966.780
Holzwaaren, feine	5.805	240.250	Seidenwaaren	6.641	8,633.300
Instrumente	2.411	241.100	„ „ gem.	3.363	1,345.200
Kleider	2.254	450.800	Strohwaaren	748	14.960
Kupfer und Messingwaaren	2.978	238.240	Tapeten	265	26.500
Kurze Waaren	17.960	1,796.000	Wollenwaaren	114.356	17,153.400
Leder	57.119	2,284.760	Wagen	384	3.840
Lederwaaren	6.154	615.400	Diverse Waaren	4.331	43.310
			Zusammen:	267.557 [1]	46,443.950

Also beziffert sich die Menge und approximativ der Werth der zur Leipziger Messe transportirten Güter:

	Ctr.	Thlr.
Ausländische:		
Im Contenverkehre angeschriebene	32.173	7,950.890
Direct verzollte	13.660	802.536
Zollvereinsländische	267.557	46,443.950
Zusammen:	313.390	55,197.376

b) Der Verkehr der *übrigen Hauptmessen* des Zollvereins betrug im Jahre 1857:

In:	Ausländische Waaren angeschrieben Ctr.	Ausländische Waaren verzollt Ctr.	Vereinsländische Waaren Ctr.
Frankfurt a. d. Oder	6.344	2.769	265.556
Braunschweig	781	277	47.905
Frankfurt a. M.	243	47	— [2]

Die Vergleichung der bezügl. Ziffern des Messverkehrs der vier grossen vereinsländischen Messplätze, von der Gründung des Zollvereins an bis heute, ergibt das Resultat: Der Contenverkehr ausländischer Waaren war von 1835—1844 in Zunahme, und fällt seitdem, so dass er im Ganzen dermalen nur 50% von seinem Betrage im Jahre 1844 erreicht, und zwar betrifft diese Abnahme insbesondere die Baumwollwaaren, Garne, Seide, Glas, Porzellan, während der Verkehr in Seiden-, Lei-

[1] Im Jahre 1860: 284.898 Ctr.
[2] Die bezügl. Nachweisung wird seit 1854 von den Behörden nicht mehr geliefert, der Verkehr von vereinsländischen Waaren betrug 1853: 79.023 Ctr.

nenwaaren und Leder, Zunahme nachweist. Diese Abnahme des Contenverkehres tritt weitaus mehr bei den übrigen vereinsländischen als bei der Leipziger Messe hervor, welche allein heute noch lebhafteren Contenverkehr hat. Der Messverkehr in zollvereinsländischen Waaren dagegen ist für Leipzig in bedeutender, stetiger Zunahme, so dass derselbe die Abnahme des Contenverkehres bedeutend überwiegt, weniger beträchtlich ist dessen Steigerung bei den Messen von Frankfurt a. d. Oder und Braunschweig; die Messen von Frankfurt a. M. endlich sind auch bezüglich des Verkehrs in vereinsländischen Waaren im Rückschreiten. — Aus alledem ist zu schliessen, dass sich der Messverkehr des Zollvereins mehr und mehr in Leipzig concentrirt. (Vergl. die cit. Zeitschrift d. kgl. sächs. stat. Bureau's).

Seeschifffahrt und Rhederei des Zollvereins.

A. Seeschifffahrt und Rhederei Preussens.

Das Ostseebecken bildet in erster Linie den natürlichen Verkehrsraum der preussischen Seeschiffahrt, welche, obwohl durch Differentialzölle für die preussischen Häfen einigermassen beschützt, doch durch eine Reihe von widerstrebenden Factoren wesentlich beengt wird: durch die mächtige Concurrenz der numerisch starken und tüchtigen Handelsmarinen der scandinavischen und dänischen Küsten, durch die abschliessende russische Zoll- und Schifffahrtsgesetze, nicht minder durch klimatische Verhältnisse, welche die Schifffahrt für so viele Häfen der Ostsee im Winter prekär, wo nicht unmöglich machen. Auch wollte eine Versammlung Sachkundiger [1]) in der Vernachlässigung der preussischen Stromwege in den östlichen Provinzen, Gründe für eigenthümliche, ungünstige Erscheinungen sehen, welche seit Jahren der preussische Seeverkehr zeigt (wie z. B. das Missverhältniss zwischen den Ziffern der beladen und in Ballast in den Häfen einlaufenden Schiffe). Uebrigens vermochten im letzten Decennium die rasch und enthaltend steigende Lebhaftigkeit des zollvereinsländischen Aussenhandels und die Aufhebung des Sundzolles, den directen Verkehr mit den Häfen von England, der Hansestädte, des nördlichen Europa westlich vom Sund überhaupt, zu grosser Bedeutung zu bringen. Der transatlantische Verkehr der preussischen Häfen dagegen, ist nie von Belang gewesen.

Die *Schiffahrtsbewegung* der 22 preussischen Ostseehäfen zeigt seit drei Jahrzehnten folgende Zunahme:

---

[1]) Verhandlungen des preussischen Handelstages zu Berlin im Jahre 1860.

	Beladene und unbeladene Schiffe			
	eingelaufen,	pr. Tonnen	ausgelaufen,	pr. Tonnen
1831	3.551	576.720	3.505	580.108
1843	7.021	1,060.520	6.980	1,082.820
1856	7.582	1,337.746	7.684	1,374.416
1857	8.533	1,584.622	8.441	1,564.384
1858	7.582	1,401.560	9.032	1,469.582
1859	9.116	1,471.522	9.197	1,414.602
1860	11.671	1,878.732	11.848	1,940.944
1861	11.375	1,824.794	11.242	1,957.456

Somit hat sich die Zahl der verkehrenden Schiffe in den jüngsten dreissig Jahren um mehr als das Dreifache vermehrt; allein der mittlere Tonnengehalt der angekommenen Seeschiffe weist keine Zunahme, eher, wenn auch nicht bedeutende, Abnahme nach. Denn der durchschnittliche Tonnengehalt eines angekommenen Schiffes war im Jahre 1831 : $166._{54}$ Tonnen 1843 : $151\cdot_{82}$ T., 1861 : $160\cdot_{42}$ T. Somit erfuhr der Verkehr der kleinen Fahrzeuge eine viel stärkere Zunahme, als jener der Schiffe grossen Tonnengehaltes.

Relativ bedeutend ist der Antheil der Dampfschifffahrt. Unter den angekommenen Schiffen befanden sich i. J. 1861: 1.319 Dampfschiffe pr. 384.552 Tonnen (davon 367 im Ballast), unter den abgegangenen 1.319 pr. 377.574 T. (davon 254 im Ballast).

Die Zahl der i. J. 1860 in den preussischen Häfen angekommenen und abgegangenen Seeschiffe vertheilt sich der Herkunft und Bestimmung nach, wie folgt:

	Schiffe			
	eingelaufen		ausgetreten	
Aus — Nach	beladen:	in Ballast:	beladen:	in Ballast:
Russland	288	38	282	196
Schweden	111	58	41	77
Norwegen	476	51	638	17
Dänemark	168	1.987	1.158	37
Mecklenburg	18	97	39	2
Lübeck	18	147	66	—
Hamburg	141	43	46	1
Bremen	206	43	281	—
Niederlande	206	219	696	—
Belgien	145	82	316	—
Grossbritannien	2.574	466	3.581	4
Frankreich	93	69	250	—
Spanien	47	2	19	—
Portugal	6	1	1	—
Sardinien	1	—	3	—
Toskana und Kirchenstaat .	—	—	13	—
Neapel	21	—	1	—
Oesterreich	2	1	—	—

Aus — Nach	Schiffe: eingelaufen beladen:	in Ballast:	ausgetreten beladen:	in Ballast:
Türkei	2	—	3	—
Afrika	4	1	3	—
Nordamerika	4	—	2	—
Südamerika (Ostküste)	2	1	3	—
Westindien	1	—	—	—
Hannover	58	104	312	1
Oldenburg	10	38	24	—
Preussen	2.641	981	2.682	1.053
	7.241	4.430	10.460	1.388

Schifffahrtsbewegung der preussischen Häfen i. J. 1861:

Aus — Nach	Schiffe eingelaufen beladen:	in Ballast:	ausgetreten beladen:	in Ballast:
Russland	180	84	199	109
Schweden	115	258	218	63
Norwegen	344	274	773	8
Dänemark	249	2.436	1.713	32
Mecklenburg	18	161	79	1
Lübeck	30	120	52	19
Hamburg	138	25	95	—
Bremen	179	29	272	1
Niederlande	225	219	842	—
Belgien	88	59	211	—
Grossbritannien	2.710	307	2.862	14
Frankreich	89	119	638	—
Spanien	23	12	47	—
Portugal	6	3	11	—
Sardinien	1	—	3	—
Neapel u. Sicilien	19	—	—	—
Oesterreich	2	—	4	—
Griechenland u. jonische Inseln	5	—	—	—
Afrika	4	—	4	—
Nordamerika	2	—	—	—
Südamerika (Ostküste)	2	—	8	1
Westindien	1	—	—	—
Ostindien	1	—	—	—
Hannover	83	70	259	1
Oldenburg	23	20	19	—
Preussen	1.921	724	1.950	729
	6.455 (pr. 1,080.782 T.)	4.920 (pr. 744.012 T.)	10.264 (pr. 1,761.134 T.)	978 (pr. 196.322 T.)

Das Percentual-Verhältniss der beladenen gegenüber den in Ballast verkehrenden Zahl der Schiffe stellte sich:

	Schiffe in Ladung %		leere %
		1860	
eingetreten	65		35
ausgelaufen	88		12
		1861	
eingetreten	57		43
ausgelaufen	91		9

Schon aus diesem Verhältniss der so bedeutenden Ueberzahl beladen ausgehender Schiffe, lässt sich auf dem Mehrexport der preussischen Ostseehäfen einschliessen, der übrigens nicht auf durchgängig günstigen Factoren beruht. (Ueberwiegende Concurrenz der Hansestädte für Importe aus transatlantischen und europäischen Küsten, Vernachlässigung der Binnenwasserwege).

Uebergehend auf die *Nationalität* der angekommenen Schiffen, bezifferte sich unter deren Gesammtzahl der Antheil der preussischen Flagge auf 4.865 Segelschiffe pr. 784.810 Tonnen und 753 (im Vorjahre 727 Dampfschiffe 131.450 T.) Dampfschiffe pr. 142.924 T. Somit war die preussische Handelsmarine am Tonnengehalt der angekommenen Segelschiffe überhaupt mit 55%, am Tonnengehalte der eingelaufenen Dampfschiffe mit 38% betheiligt. Die fremden angekommenen Schiffe trugen Flaggen: Russische 61, Schwedische 226, Norwegische 669, Dänische 1.824, Mecklenburgische 181, Hanseatische 167, Niederländische 694, Belgische 4, Britische 1.273, Französische 51, Portugiesische 2, Neapolitanische 1, Nordamerikanische 8, Südamerikanische 4, Hannoverische 549 Oldenburgische 243. Zusammen fremder Flagge: 5.191 Segelschiffe pr. 655.432 T. und 566 Dampfschiffe pr. 241,628 T. gegen 310 Dampfschiffe pr. 130.132 T. Somit fällt die bedeutende Zunahme des Dampfschifffahrtsverkehres i. J. 1861 (mehr angekommene Dampfschiffe gegen das Vorjahr 382, Mehr-Tonnengehalt 122.970 T.) insbesondere dem Verkehre fremder Flaggen zu.

Als wichtigste Verkehrsplätzen der Seeschifffahrt erscheinen unter den preussischen Häfen folgende:

Stettin (resp. dessen Hafen Swinemünde) ist für den preussischen Seehandel ebensowohl hinsichtlich der Zahl und des Tonnengehaltes der verkehrenden Schiffe, als bezüglich der Werthe der durch dieselben bewirkten Ein- und Ausfuhren, der wichtigste Hafenplatz. Dessen Schifffahrtsbewegung war in den Jahren:

		Schiffe angekommen,	pr. Tonnen	abgegangen	pr. Tonnen
1859	. . . .	2.202	445.516	2.131	440.912
1860:	Segelschiffe	1.632	299.008		
	Handels-Dampfschiffe	390	116.542		
	Küstenfahrer . .	687	20.282	2.925	486.120
	Post- und Personen Dampfschiffe . .	266	82.510		
	Zusammen	2.975	518.342		
	davon im Ballast .	206	—	484	135.718

Die Ein- und Ausfuhrmengen und Werthe der im Verkehre hervorragendsten Waarengattungen waren im Jahre 1860:

Einfuhr

	Menge, Ctr.	Werth. Thlr		Menge, Ctr.	Werth, Thlr.
Getreide (Hectoliter)	2,434.270	10,500.000	Twiste [1])	101.407	—
Guano	35.132	—	Roheisen [1])	308.958	—
Schwefel	42.409	—	Bimsstein [1]) . .	26.010	—
Baumöl	36.132	—	Farbhölzer	71.634	—
Palm-, Cocosöl . .	72.622	—	Steinkohlen . . .	3,949.480	—
Thran	36.124	—	Reis	147.899	—
Leinöl	39.621	—	Kaffee	100.500	—
Pottasche [1]) . . .	55.400	—	Honig (Tonnen) .	139.140	—
Soda [1])	56.453	—	Gesammte Einfuhr	—	29,833.695 [2])
Baumwolle [1]) . .	137.512	—	(1859)	—	25,527.979

Ausfuhr

	Menge, Ctr.	Werth. Thlr		Menge, Ctr.	Werth, Thlr.
Getreide (Hectoliter)	1,348.280	8,500.000	Zinkbleche	47.507	—
Reps „	183.948	—	Holz	1,673.406	—
Spiritus	67.327 [3])	—	Gesammte Ausfuhr	—	27,876.237
Kleesaamen	47.421	—	(im Vorjahre) .	—	22,241.598
Zink, rohes	329.820	—			

Die Einfuhr erfolgt aus folgenden Ländern:

Von	Tonnen	Von	Tonnen
Nordamerika	1.270	Schweden und Norwegen . . .	11.416
Belgien	962	Spanien	148
Bremen	10.666	Sardinien	132
Dänemark	4.492	Neapel	3.650
Frankreich	3.718	Hannover und Oldenburg	890
Grossbritannien	177.248	den westlichen Rheinprovinzen	2.470
Hamburg	2.086	Westindien	742
Lübeck	28	Türkei	134
Mecklenburg	60	Im Ganzen:	237.566
Niederlande	4.932		

Die Bestimmungsorte der Ausfuhr waren:

Nach	Tonnen	Stück [4])	Nach	Tonnen	Stück [4])
Algier	100	1.529	Mecklenburg	1.496	128
Nordamerika	302	—	den Niederlanden . . .	7.002	3.873
Belgien	7.580	—	Russland	12.850	3.306
Bremen	3.210	—	Schweden, Norwegen .	5.834	2.496
Dänemark	9.126	19.580	Spanien	768	1.245
Frankreich	34.388	46.912	den Rheinprovinzen . .	3.008	—
Grossbritannien	119.818	83.880	Sardinien	830	—
Hamburg	2.248	—	Toskana	2.536	—
Hannover, Oldenburg .	804	2.720	der Türkei	220	—
Lübeck	414	350	Im Ganzen:	212.534	166.019

[1]) Fast ausschliesslich dem Transitogeschäft bestimmt.
[2]) Für andere Waarengattungen als Getreide, fehlen die Einzeln-Werthangaben.
[3]) Lediglich der Export nach Italien.
[4]) Stücke Bauholz.

Der Consularbericht aus dem wir vorstehende Daten schöpften, gibt über die Resultate des Geschäfts-Verkehres i. J. 1860 folgendes Urtheil ab: Wenn auch die Einfuhr scheinbar eine Vermehrung zeigt, so ist diese nur den Importen minder werthvoller Artikel, z. B. Reis, Steinkohlen, Harz, und dem Transitogeschäft nach dem Innern zuzuschreiben, dessen Vorräthe in Folge der langen Beklemmung und Consumtionsbeschränkung erschöpft waren. Im eigenen Einfuhrhandel tritt Stettin mehr und mehr gegen andere Plätze, wie Hamburg und Bremen zurück. Wenn nicht veränderte Umstände eintreten, so muss dieser Platz künftig seinem Hauptbetrieb in der Durchfuhr, welche nach der endlichen Aufhebung der darauf gelasteten Zölle einer günstigeren Zukunft entgegengeht, und in seinen Ausfuhren von Getreide, Holz, Spiritus etc. suchen, daher auch im Jahre 1860 der Ausfuhrhandel im Ganzen ein günstigeres Resultat als die Einfuhr darbot.

Nächst Stettin ist *Danzig* der besuchteste und bedeutendste preussische Hafenplatz. Die Nachweisungen über den Verkehr dieses Platzes entnehmen wir dem Berichte des österreichischen Consulates daselbst. Derselbe schildert die Handelsbewegung: „Die Schifffahrtsbewegung von Danzig im Laufe des Jahres 1860 übertrifft Alles was die Jahrbücher des dortigen Handels aufzuweisen vermögen. Kolossale Getreideversendungen nach England, wo bekanntlich 1860 die Ernte schlecht ausfiel, und grossartige Holzverladungen, veranlasst durch die im Frühjahre eingetretene Herabsetzung der Einfuhrzölle auf Holz in England, steigerten den Seeexport zu einer, seit zwei Jahrhunderten vermissten Höhe“. — Die Seeschifffahrtsbewegung von Danzig wies in den letzten Jahren folgende Zahlen nach:

	Angekommene				Abgegangene			
	Im Ganzen		davon beladen		Im Ganzen		davon beladen	
	Schiffe	pr. Tonnen	Schiffe	pr. Tonnen	Schiffe	pr. Tonnen	Schiffe	pr. Tonnen
1857 . .	1.888	319.636	841	131.643	1.843	303.618	1.817	301.733
1858 . . .	1.734	261.246	887	103.502	1.785	276.349	1.732	270.984
1859 . . .	1.848	196.775	872	89.336	1.835	182.609	1.789	178.036
1860 . . .	2.535	397.250	1.030	139.850	2.565	406.667	2.527	403.497

Dieser Seeverkehr wurde vorzugsweise durch preussische Schiffe vermittelt, zunächst waren hinsichtlich der Tonnenzahl am stärksten die englische (unter den angekommenen Schiffen mit 66.116 T.) und die dänische (unter den Ankünften mit 37.660 T.) Flagge betheiligt. Von den angekommenen Schiffen waren 824 preussischer, 452 dänischer, 369 englischer Flagge.

Unter den obigen Ziffern ist der Dampfschifffahrtsverkehr inbegriffen, welcher mit folgenden Ziffern participirte:

im Jahre 1860:	Dampfschiffe Angekommen Zahl	Tonnen	Abgegangen Zahl	Tonnen
Mit Ladung	121	23.598	138	29.943
in Ballast	26	9.559	3	1.209
	147	33.157	141	31.152

Auch bei der Dampfschifffahrt war am stärksten die preussische Flagge mit 65%, dann die englische mit 24%, die holländische mit 8%, die übrigen zusammen mit 4% vertreten. Bezüglich der Tragkraft behauptet die englische den ersten Platz, denn obwohl an der Schiffszahl um 41% geringer als die preussische, ist sie dieser an Tonnenzahl fast gleich.

Hauptsächlich fällt diesem bedeutenden Schifffahrtsverkehr der Export von Getreide und Holz zu, denn der Export von Fabricaten zur See wird durch die russische Grenzsperre beeinträchtigt.

Der Werth der Ein- und Ausfuhren seewärts betrug:

Im Jahre	Einfuhr, Thlr.	Ausfuhr, Thlr.
1857	6,622.956	13,632.076
1858	5,354.824	11,821.310
1859	7,536.389	13,884.370
1860	9,343.214	21,620.700

Bei der Einfuhr ist am stärksten Grossbritannien betheiligt, stets mit nahezu der Hälfte (i. J. 1860: aus England angekommen 458 beladene Schiffe, deren Ladungen den Werth von 4,702.000 Thlr. enthielten).

Wichtigste Importartikel seewärts:

	Menge, Ctr.	Werth, Thlr.		Menge, Ctr.	Werth, Thlr.
Eisen	397.594	2,933.449	Baumwolle . . .	13.226	319.606
Heringe (Tonnen) .	104.661	1,046.610	Wein	15.775	315.500
Kaffee	303.48	849.744	Gewürze	6.436	257.440
Salz	324.800	812.000	Soda	39.311	235.866
Steinkohlen	1,424.509	356.127	Thee	—	212.900

Mehr noch als bei der Einfuhr ist Grossbritannien bei der Ausfuhr betheiligt, mit 3/4 des Werthes der gesammten Ausfuhr (im Jahre 1860 gingen von Danzig nach Grossbritannien 1.267 beladene Schiffe ab, deren Ladungswerth 15,136.334 Thlr. erreichte, i. J. 1859 betrug die Ausfuhr in dieser Richtung nur 8,970.324 Thlr.).

Hauptartikel der Ausfuhr waren:

	1860 Werth, Thlr.	1859 Werth, Thlr.
Getreide	15,601.327	8,667.201
Holz	5,109.149	4,003.779

Gleichen Aufschwung zeigt der Seeverkehr von *Königsberg* (und Pillau). Die erweiterten Communicationsmittel, welche Ostpreussen durchkreuzen, Eisenbahnen, Dampfschiffe, etc., haben das Ihrige dazu beigetragen und es hat sich namentlich während des Jahres 1861, nachdem die Er-

öffnung der preussischen Ostbahn von Königsberg über Eydtkuhnen und Wisbellen den Schienenweg mit Russland in Verbindung setzte, ein so reges Verkehrsleben entwickelt, wie man es früher nicht geahnt haben würde, wenn nicht die Jahre 1854—1856, als bei Gelegenheit des russischen Krieges mit den Westmächten der blokirten Ostseehäfen wegen der Verkehr über Königsberg gelenkt werden musste, noch lebhaft in Erinnerung stünden, die ein Bild von den ungeheuren Dimensionen des Verkehres mit jenem Reiche zeigten. Am wichtigsten für den Seehandel, der sich in Königsberg concentrirt, erweisen sich die landwirthschaftlichen Erzeugnisse. Das Getreidegeschäft hat hier eine hervorragende Bedeutung. (Cons. Ber.)

Der Seeschifffahrts-Verkehr von Königsberg und Pillau zählte i. J. 1860 angekommene Schiffe 2.060 pr. 227.048 Tonnen, abgegangene 2.055 pr. 230.688 Tonnen. Von den eingelaufenen Schiffen waren beladen mit:

	Schiffe	pr. Tonnen:		Schiffe	pr. Tonnen:
Stückgütern	347	40.818	Wein, Spiritus, Früchten	17	1.090
Steinkohlen	275	35.910	Brennholz, Getreide, Kartoffeln	3	218
Eisen und Eisenwaaren, Theer, Pech, Harze	119	17.140	Zucker	4	124
Häringen, Thran	211	16.818	In Ballast	694	75.766
Baumaterialien	214	13.974	Für Nothhafen	7	752
Salz	39	6.724			

Die Ladung der ausgegangenen Schiffe war:

	Schiffe	pr. Tonnen:		Schiffe	pr. Tonnen:
Getreide	1.604	172.774	Felle, Borsten, Lumpen	30	2.424
Stückgüter, Zucker, Mehl	114	16.142	Knochen und -Schwärze	14	1.218
Sämereien	109	12.846	Häringe	2	998
Holz und Bretter	68	10.806	In Ballast	30	5.018
Oelkuchen	51	4.596	Für Nothhafen	7	752
Hanf, Flachs	23	3.554			

Im Jahre 1861 war die Zahl der angekommenen Schiffe 1.975 pr. 250.284 Tonnen, jene der Ausgelaufenen 1.972 pr. 249.436 T. (Unter der Zahl der Angekommenen 261 Dampfschiffe pr. 84.832 T.). Bei den eingelaufenen Schiffen war die preussische Flagge mit 569 Schiffen pr. 52.450 T., die dänische mit 402 pr. 47.162 T., die englische mit 197 pr. 60.302 T., die niederländische mit 193 pr. 30.570 T., die hannoversche mit 202, die norwegische mit 210 Schiffen, beide letztere pr. 20.580 T., betheiligt.

Von den 1861 eingelaufenen Schiffen waren beladen mit:

	Schiffe	pr. Tonnen:		Schiffe	pr. Tonnen:
Ballast	736	87.086	Baumaterialien	304	19.994
Div. Stückgütern	370	61.602	Salz	40	7.994
Steinkohlen, Coaks	238	41.876	Wein, Spiritus, Früchten	16	1.050
Eisen, Eisenwaaren, Theer, Pech, Harz	92	16.104	Brennholz, Getreide, Kartoffeln	3	90
Häringen, Thran	135	10.112	Zucker	20	2.314

Die ausgelaufenen Schiffe hatten Ladungen:

	Schiffe	pr. Tonnen:		Schiffe	pr. Tonnen:
Getreide	1.625	201.886	Felle, Lumpen, Haare,		
Stückgüter, Zucker, Mehl	91	15.880	Borsten	32	2.538
Sämereien	85	11.754	Knochen, -Schwärze	8	832
Holz	44	6.252	Häringe	1	162
Oelkuchen	35	3.052	mit Ballast	22	3.874
Hanf, Flachs	8	946			

Der Cerealienexport war i. J. 1861 bedeutend stärker als im Vorjahre 1860: 4,915.170 Ctr. gegen 3,660.030 i. J. 1860. Davon gingen

Nach	Weizen, Ctr.	Roggen, Ctr.	Oelsaaten, Ctr.
Grossbritannien	720.000	9.000	720.000
Niederlanden	405.000	360.000	315.000
Frankreich	315.000	9.000	13.500
Schweden, Norwegen	—	720.000	—
Dänemark	—	337.500	—

Der Werth der Ausfuhr dieser landwirthschaftlichen Producte wird auf 14,170.000 Thlr. beziffert.

In *Memel* liefen i. J. 1860 ein 976 Schiffe pr. 241.104 T., (davon in Ballast 539 pr. 142.468 T.), liefen aus 986 pr. 246.140 T. (darunter in Ballast 21 pr. 1.834 T.). Im Jahre 1861 kamen an 864 Schiffe pr. 217.536 T. (davon waren beladen mit: Kohlen 95 pr. 30.580 T., Salz 66 pr. 26.818 T., Baumaterialien 43 pr. 12.370 T., Eisen, Oel, Spiritus 61 pr. 51.554 T., diversen Gütern 31 Dampfschiffe pr. 4.134 T., Heringen 42 pr. 4.090 T., Cement 14 pr. 1.764 T.) — liefen aus 820 Schiffe pr. 207.076 T., (davon beladen mit: Holz 495 pr. 160.330 T., Getreide 153 pr. 19.024 T., Lumpen 44 pr. 7.432 T., Leinsaat 42 pr. 6.546 T.. Flachs, Hanf 25 pr. 6.376 T., Oelkuchen 28 pr. 3.060 T.). Der Flagge nach waren von den eingelaufenen Schiffen 393 preussische, 104 englische, 97 dänische. Von den abgegangenen Schiffen waren bestimmt nach England 445 pr. 141.268 T., nach Belgien 62 pr. 20.070 T., nach den Niederlanden 70 pr. 12.333 T.

In *Stralsund* kamen i. J. 1859 an 298 Schiffe, (davon in Ballast 124), von da gingen ab 288, davon in Ballast und leer 108 Schiffe.

Auf den Verkehr der Häfen Stettin, Danzig, Königsberg, Memel, Stralsund entfallen 74% der Gesammtziffer der Zahl der in den preussischen Häfen überhaupt verkehrenden Schiffe.

Die Rhederei Preussens.

Der Stand der preussischen Rhederei war Ende:

im Jahre:	Zahl der Seeschiffe	Tonnengehalt	pr. Schiff T.
1831	662	153.974	232
1842	799	217.582	270

Im Jahre: 1850	Zahl der See-Schiffe	Tonnengehalt	pr. Schiff T.
Segelschiffe	967	260.000	270
Dampfschiffe	22	6.000	
Küstenschiffe	531	12.150	23
Zusammen	1.520	278.150	183
1860			
Segelschiffe	996	325.334	312
Dampfschiffe	48		
Küstenschiffe	651	16.914	26
Zusammen	1.595	342.248	215

Im Ganzen zählte die preussische Handelsmarine 11.605 Mann Besatzung.

Die Zunahme der Zahl der Schiffe und ihres Totaltonnengehaltes ist bei der preussischen Handelsmarine vom Jahre 1850—1860 verhältnissmässig schwächer, als bei der Mehrzahl der Handelsflotten der übrigen deutschen Seehandelsstaaten.

Folgende Hafenplätze erscheinen für die preussische Rhederei, betreffs der Seeschiffe langer Fahrt als die wichtigsten: Danzig mit 117 Schiffen (darunter 8 Dampfschiffe) pr. 59.826 T., Stettin 175 (darunter 25 Dampfschiffe) pr. 54.814 T., Stralsund 146 (1 Dampfschiff) pr. 36.420 T., Barth 116 pr. 35.800 T., Memel 85 (5 Dampfschiffe) pr. 36.200 T.

Die preussische Flussschifffahrt.

Der Flussschifferei Preussens stehen grosse, durch Kanäle vielfach verbundene und verzweigte Stromsysteme zur Verfügung. Die Gesammtlänge der fahrbaren Wassermenge zählt 1.361 Meilen, davon 778 Meilen schiffbare, 525 Meilen flossbare Flüsse, 58 Meilen schiffbare Kanäle. Für Preussen tritt also die beachtenswerthe Thatsache ein, dass das Eisenbahnnetz nur um circa 25 Meilen kürzer ist, als die natürlichen schiffbaren Wasserstrassen.

Die fahrbaren *Stromlängen* der bedeutenderen Ströme und Nebengewässer des östlichen Theiles von Preussen sind:

	Meilen:
Oder	108·1
Warthe	49·1
Havel	42·2
Elbe	47·3
Spree	34·2
Netze	33·5
Weichsel	33·3
Saale	25·3
Zusammen	373

Jene des westlichen Gebietes:

	Meilen:
Rhein	45·9
Mosel	32·9
Ruhr	10·2
Weser	15·7
Lippe	31·6
Zusammen	136·3

Der Zustand der Flüsse im Osten, wird vielfach als vernachlässigt, die Verkehrsinteressen nicht mehr in dem Maasse fördernd, als es sein könnte, geschildert. Insbesondere weist der Tadel auf das Strombett der Oder hin, welche entsprechend jetzt nur mit einem Aufwande von vier Millionen Thlrn. regulirt werden könnte.

Ueber den Stand der *Binnenrhederei* liefern folgende Ziffern eine vergleichende Uebersicht:

Im Jahre:	Oestliche Provinzen		Westphalen		Rheinprovinz		Zusammen	
	Schiffe	pr. Tonnen	Schiffe	pr. Tonnen	Schiffe	pr. Tonnen	Schiffe	pr. Tonnen
1831	6.573	269.266	96	4.250	1.091	53.096	7.760	326.612
1843	9.719	462.558	106	5.004	2.361	159.934	12.186	627.496
1852	—	—	—	—	—	—	10.413	630.820
1858	9.618	543.976	107	5.694	2.024	224.778	11.749	774.448

Somit lebhafte Vermehrung der Flussrhederei binnen 1831—1834, welche für die ganze Binnenflotte an 90%, für die Rhederei des Rheines aber nahezu Verdreifachung betrug — dagegen Stillstand von 1843 bis 1852 — offenbar die Folge der Anlage und Completirung des Eisenbahnnetzes — endlich wiederum binnen der sechs Jahre 1852—1858 Zunahme der Schiffe (13%) mehr noch des Tonnengehaltes (23%), und zwar in letzterer Beziehung vorzugsweise bei der Rhein-Schifferei (Zunahme von deren Betonnung 40%), trotz der bedeutenden Verminderung der Schiffszahl. Einen weiteren Beweis für den Aufschwung der preussischen Schifffahrt auf dem Rhein liefern die Verhältnisszahlen der Rhein- zur gesammten Flussrhederei: Der Antheil der Ersteren betrug i. J. 1831 an der Ladungsfähigkeit der Letzteren 17 Percent, i. J. 1858 aber 29 Percent.

Unter der Gesammtzahl der Schiffe i. J. 1858 sind 68 *Flussdampfschiffe* inbegriffen. Die Zahl der Mannschaft der gesammten Binnenrhederei war im gen. Jahre 26.082 Mann.

Bemannung und Tonnengehalt der Binnenrhederei sind also mehr als doppelt so stark, als jene der Handelsmarine.

Der Schifffahrtsverkehr der einzelnen Ströme des Zollvereins wird, so weit die Daten und Notizen reichen — was allerdings nicht viel verspricht — Gegenstand eines eigenen Abschnittes sein.

B. Seeschifffahrt und Rhederei von Hannover.

Die Configuration der hannoverschen Küsten ist dem Seeverkehre sehr günstig (obgleich deren niedrige, sandige Beschaffenheit den Besitz guter Küstenhäfen ausschliesst), da das Land durch die Mündungen dreier Ströme dem Seeverkehre aufgeschlossen wird. Am bedeutendsten ist die



Schifffahrtsbewegung der Emshäfen (circa die Hälfte des Seeverkehres von Hannover umfassend), aber auch die Häfen an der Unterelbe und Unterweser, welche wie jene an der Ems und am Dollart als wahre Seehäfen anzusehen sind, erfreuen sich, trotz der unmittelbaren Nähe der mächtigen freien Handelsstädte Hamburg und Bremen, des lebhaftesten Aufschwunges.

Die hannoversche Statistik umfasst in ihren Publicationen vierjährige Perioden, deren letzte mit dem Jahre 1858 abschloss. Da es immerhin noch mindestens ein Jahr dauern dürfte, bis der neue Cyclus vorliegen wird, so sind wir bezüglich etlicher Elbe- und Weserhäfen auf die Mittheilungen der handelsstatistischen Bureaux von Hamburg und Bremen angewiesen, welche in einigen Beziehungen auch den Verkehr der nächstgelegenen fremden Hafenplätze zum Gegenstande ihrer Erhebungen machen. Für den Verkehr der Häfen Emden und Leer liefern Consularberichte einiges Materiale — im Uebrigen müssen wir auf die veralteten Zahlen des Jahres 1858 zurückgreifen.

Schifffahrtsbewegung von Harburg.

	Schiffe	pr. Tonnen:	angekommen	Schiffe	pr Tonnen:
1850	152	17.130	1856	1.114	136.986
1851	335	47.406	1857	1.167	141.078
1852	691	93.150	1858	1.197	135.318
1853	844	104.552	1859	1.138	114.774
1854	1.032	114.744	1860	1.112	127.482
1855	1.118	133.854			

Wenige Hafenplätze Europa's dürften im jüngsten Decennium eine solche Zunahme des Verkehres nachzuweisen haben als Harburg; doch scheint dessen Aufschwung mit dem Jahre 1855 vorläufig seinen Culminationspunkt erreicht zu haben.

Im Jahre 1860 liefen aus 1.140 Schiffe pr. 129.368 Tonnen.

Von den i. J. 1860 angekommenen Schiffen waren 107 in Ballast, von den abgegangenen dagegen 699.

Die meisten Schiffe kamen an: von den preussischen Ostseehäfen 49, von Bremen und der Weser 162, von der Nieder-Elbe 95, von Oldenburg 50, von Ostfriesland 67, von den Niederlanden 64, von Grossbritannien 543. — Bestimmungsorte: Nieder-Elbe 464, Bremen und Weser 57, Oldenburg 52, Ostfriesland 74, Niederlande 43, Grossbritannien 384. — Am zahlreichsten waren folgende Flaggen unter den angekommenen Schiffen vertreten: Hannover'sche 487, Grossbritannische 234, Niederländische 120, Dänische 104.

Sehr bedeutend ist die Zahl und die Ladungsfähigkeit der (unter den obigen Ziffern des Schifffahrtsverkehres inbegriffenen) angekommenen und abgegangenen Dampfschiffe. Im Jahre 1860 liefen ein 170 Dampfschiffe pr. 52.248 T., sämmtlich in Ladung, und zwar 134 aus Grossbritannien pr. 43.347 T., 36 aus den Niederlanden pr. 890 T. — gingen



ab 174 pr. 53.766 T., und zwar in Ladung 89 nach England, 25 nach den Niederlanden, 43 nach Hamburg, leer und in Ballast 5 nach Grossbritannien, 3 nach den Niederlanden, 1 Frankreich und 8 nach Hamburg.

Als Gegenstände der directen Seeeinfuhr werden für das Jahr 1860 angegeben:

	Ctr.		Ctr.
Salpeter	34.960	Roheisen	41.240
Kaffee	106.760	Steinkohlen	674.000
Thee	260	Cocosöl	17.180
Reis	75.200	Schafwolle	4.510
Rum	189.150	Baumwolle	92.600
Heringe (Tonnen)	42.200	Baumwollgarn	14.750
Schwefel	154.040		

Es sei noch erwähnt, dass der transatlantische Verkehr Harburgs dermalen grösserer Bedeutung entbehrt (im Jahre 1860 kamen 4 Schiffe aus Chile an, mit Salpeter und Wolle in Ladung). Die enorme Zunahme des Seeverkehres nach Harburg beruht wesentlich auf der Verkehrssteigerung der Schifffahrt nach England (1849 kamen von da 32 — 1860 aber 543 Schiffe) und nach Bremen, der Weser, Oldenburg, Ostfriesland (wohl zumeist durch Caboteurs betrieben).

Der Verkehr des bedeutendsten *Weserhafens*, Geestemünde, war i. J. 1858:

	Eingelaufen		Abgegangen	
	Schiffe	pr. Tonnen	Schiffe	pr. Tonnen
Beladene	195	21.462	41	7.782
Unbeladene	67	16.984	212	28.870

Der Seeverkehr der *Emshäfen* war i. J. 1860:

a) Leer. Die Schifffahrtsbewegung bezifferte sich:

	Eingegangen			
	beladene		unbeladene	
Flagge:	Schiffe	pr. Tonnen:	Schiffe	pr. Tonnen:
Dänische	17	730	—	—
Französische	2	155	—	—
Grossbritannische	8	730	—	—
Hannover'sche	555	34.491	26	710
Lübische	1	111	—	—
Niederländische	104	5.957	44	1.885
Norwegische	1	52	—	—
Oldenburgische	25	1.431	1	30
Preussische	17	3.590	1	36
Schwedische	4	242	—	—
	733	47.489	72	2.061

	Ausgelaufene			
	beladene		unbeladene	
	Schiffe	pr. Tonnen:	Schiffe	pr. Tonnen:
Dänische	10	397	7	333
Französische	—	—	2	155
Grossbritannische	—	—	7	600
Hannover'sche	210	11.445	307	23.417
Lübische	1	111	—	—

	Ausgelaufen			
	beladene		unbeladene	
	Schiffe	pr. Tonnen	Schiffe	pr. Tonnen
Niederländische	119	5.357	36	3.167
Norwegische	1	52	—	—
Oldenburgische	8	309	23	1.723
Preussische	9	1.372	10	2.612
Schwedische	—	—	4	242
	358	19.043	396	32.249

Bedeutend ist der, unter den vorstehenden Ziffern der Schifffahrtsbewegung inbegriffene, Dampfschifffahrtsverkehr. Unter den angekommenen Schiffen befanden sich 26 Dampfschiffe (pr. 6.170 T.), unter den Ausgelaufenen 28 (pr. 6.744 T.).

b) Emden. Schifffahrtsbewegung i. J. 1860:

	Eingelaufen		Ausgegangen	
	Schiffe	pr. Tonnen	Schiffe	pr. Tonnen
Beladene	748	32.611	548	34.016
Unbeladene	333		456	
Dampfschiffe	152	9.432	151	9 468
	1.233	42.043	1.191	43.484

Unter dem gesammten Schifffahrtsverkehr war am stärksten vertreten die Flagge von Hannover mit 2.255 Schiffen, ferner die Niederländische mit 113 Schiffen.

c) Norden. Schifffahrtsbewegung i. J. 1860:

	Eingelaufen		Abgegangen	
	Schiffe	pr. Tonnen	Schiffe	pr. Tonnen
Beladene	237	8.914	138	3.590
Unbeladene	29	836	139	6.230
	266	9.750	277	9.820

Die Seeschifffahrtsbewegung des *ganzen Königreiches* wird für das Jahr 1858 angegeben:

	Eingelaufen		Abgegangen	
	Schiffe	pr. Tonnen	Schiffe	pr. Tonnen
Beladene	3.016	225.862	1.194	72.918
Unbeladene	592	43.676	2.470	200.562
	3.608	269.538	3.664	273.480

Doch dürften diese Ziffern für das Jahr 1860 kaum mehr maassgebend sein, da insbesondere das Jahr 1860 — die Nachweisungen einzelner Hafenplätze beweisen es — dem Aufschwunge des maritimen Verkehrs sehr günstig war.

Rhederei Hannover's.

Für frühere Jahre wird deren Stand angegeben:

Im Jahre 1853:	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt	pr. Schiff T.
Segelschiffe[1])	673	59.900	89
Dampfschiffe[1])	4	200	50
Zusammen	677	60.100	89

[1]) Nach dem relativ geringen Tonnengehalt der Schiffe zu schliessen, sind darunter auch die Küstenfahrzeuge inbegriffen.

Im Jahre 1858:	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt	pr. Schiffe T.
Segelschiffe	827	97.500	118
Dampfschiffe	5	1.800	360
Zusammen	832	99.300	118

Seit dem Jahre 1858 hat die hannover'sche Rhederei bedeutend zugenommen. Hamburger und Bremer Handelsausweise beziffern für das Jahr 1860 den Stand der Hannoverschen Handelsmarine einzelner wichtiger Seehandelsplätze des Königreichs:

Rhederei von Harburg: 22 Schiffe pr. 7.068 T., Rhederei der übrigen hannover'schen Elbuferplätze: 133 Schiffe pr. 14.286 T., zusammen also die Handelsmarine der hannoverschen Plätze an der Unterelbe: 155 Schiffe pr. 21.384 Tonnen. — Die Rhederei der Unterweser (Geestemünde) zählte 35 Schiffe pr. 10.404 Tonnen.

C. Schifffahrt und Rhederei Oldenburgs.

Oldenburg, durch die Wesermündung, die Ems und den tief in das Land tretenden Jahdebusen mit der Jahdemündung, dem See- und Binnenverkehr erschlossen, weiset einen bedeutenden Seeverkehr nach:

	Angekommen		Abgegangen	
	Seeschiffe	pr. Tonnen	Seeschiffe	pr. Tonnen
Im Jahre 1859:		*im Wesergebiet*		
Beladene	733	140.616	236	70.122
Leere	9	1.638	374	65.196
	742	142.254	610	135.318
		im Jahdegebiet		
Beladene	200	16.352	75	6.528
Leere	2	120	128	10.446
	202	16.472	203	16.974
Bewegung d. Schiffe langer Fahrt:	944	158.726	813	151.292
	Küstenschiffe [1]	pr. Tonnen	Küstenschiffe	pr. Tonnen
		im Wesergebiet		
Beladene	429	13.718	171	4.218
Leere	28	1.580	177	7.384
	457	15.298	348	11.602
		im Jahdegebiet		
Beladene	767	23.336	543	14.958
Leere	170	5.524	488	14.430
	937	28.860	1.031	29.388
Beweg. d. Küstenschifffahrt:	1.394	44.158	1.379	40.990

Somit ganze Seeschifffahrtsbewegung: 4.530 Schiffe pr. 395.166 Tonnen.

[1] Im Verkehre nach und von: Harlingen (Niederlande), der Eider, Helgoland

Der Stand der **Rhederei** von Oldenburg war:

Im Jahre:		Zahl der Schiffe	Tonnengehalt	pr. Schiff T.
1850				
Segelschiffe langer Fahrt		113	18.500	164
Küstenschiffe		204	6.472	32
	Zusammen	317	24.972	79
1859				
Segelschiffe langer Fahrt		247	57.600	233
Dampfschiff		1	300	300
Küstenfahrer		389	12.300	32
Dampfschiff		1	80	80
	Zusammen	638	70.280	110

Binnen-Schifffahrt des Zollvereins.

Das Material für die Statistik der Binnenschifffahrt ist weder vollständig, noch einheitlich angelegt; weniger noch als bezüglich der Seeschifffahrt. Bei einigen Staaten, welche eine vollständigere Nachweisung der Flussschifffahrt veröffentlichen (Preussen, Hamburg, Bremen), wurden bereits, um so viel als möglich die so sehr der Beachtung werthen Daten zu sammeln, die neuesten Resultate der statistischen Erhebungen über den Verkehr und die Verkehrsmittel der Wasserstrassen mitgetheilt. Die folgende Darstellung der Bewegung des Verkehres auf den Hauptströmen des Zollvereins soll die zerstreuten Daten vereinigen. Eine Ausnahme von der Zerfahrenheit der Nachweisungen über die deutsche Flussschifffahrt macht die Statistik der Rheinschifffahrt. Die Jahresberichte der Rheinschifffahrts-Central-Commission liefern eine ziemlich vollständige Darstellung des Schifffahrts- und Waarenverkehres auf diesem Strome, der wichtigsten und besuchtesten Wasserstrassen im Zollvereine.

A. Schifffahrtsverkehr auf dem Rhein [1]).

Der Schifffahrtsverkehr und die Waarenbewegung, wie sie im Jahre 1860 stattfanden, waren lebhafter als in irgend einem Vorjahre — für die Rheinschifffahrt war dieses Jahr vielleicht das glücklichste aller Zeiten. Der Verkehr weiset gegen 1859 ein enormes Plus des transportirten Waarengewichtes aus, und zwar für den ganzen Unter- und Mittelrhein; nur bei den Stationen im obersten Stromgebiete war eine Abnahme zu verzeichnen.

Der Unterschied des ganzen Schifffahrts-Verkehres, zu Berg und Thal, betrug gegen das Vorjahr bei den Rheinzollämtern:

---

[1]) Ausz. aus d. J. Bericht der Rheinschifffahrts-Central-Commission für 1860, bez. 1859.

	weniger Ctr.	mehr		weniger Ctr.	mehr
Alt-Breisach	3.264	—	Caub	—	2,603.074
Strassburg	24.185	—	Coblenz	—	2,394.691
Neuburg	92.195	—	Emmerich	—	3,852.590
Mannheim	—	348.585	Lobith	—	4,051.489
Mainz	—	2,377.451			

Auch der Floss-Verkehr war gegen das Vorjahr um Vieles bedeutender:

	weniger Ctr.	mehr		weniger Ctr.	mehr
Alt-Breisach	—	4.644	Caub	—	207.626
Strassburg	—	2.806	Coblenz	—	214.538
Neuburg	17.304	—	Emmerich	—	119.676
Mannheim	—	107.184	Lobith	—	115.627
Mainz	—	169.972			

Zwei Momente insbesondere begünstigten i. J. 1860 den Aufschwung des Rheinverkehres: die natürliche Reaction, die sich in der ganzen Volkswirthschaft des Zollvereins gegen den Druck der Situation bethätigte, welche der italienische Krieg herbeigeführt hatte, — ferner die ungemein günstigen Wasserstand's-Verhältnisse. Durch 214 Tage hindurch währte der der Schifffahrt sehr förderliche Wasserstand von 8′—12′ (Kölner Pregel), 246 Tage hindurch 6′—12′. Die Wirkung günstiger Wasserstandsverhältnisse erhellt aus der Thatsache, dass die Schiffe mehr Güter transportirten, als die proportionale Zunahme ihrer Ladungsfähigkeit betrug. So beim Zollamte Caub, bei welchem die Zunahme der Ladungsfähigkeit der zu Berg ankommenden Schiffe mit 978.172 Ctrn. mehr gegen das Vorjahr, das Plus aber der effectiv geladenen Güter mit 1,393.874 Ctr· verzeichnet wurde; diese Erscheinung wurde auch bei einigen Nebenflüssen, insbesondere bei der Mainschifffahrt wahrgenommen.

Aus der Zahl der wichtigsten Zoll-Stationen werden zur Schilderung des *Waarenverkehres* das letzte bedeutende Rheinzollamt für den Waarenverkehr am Unterrhein, Emmerich, und eines der bedeutendsten des Mittelrheins, Mainz, gewählt.

A. Bergfahrt.

Die zollämtlichen Abfertigungen weisen für das J. 1860 als wichtigste Artikel der Bergfahrt folgende Waarengattungen nach:

a) Zur vollen Zollgebühr bei den Rheinzollämtern:

	Emmerich Ctr.	Mainz		Emmerich Ctr.	Mainz
Kaffee	559.748	181.817	Gewürze	22.022	8.173
Thee	1.180	314	Südfrüchte	27.900	2.269
Reis	195.178	34.755	Fische	34.679	7.703
Zucker, roher	26.378	1.540	Wein	11.586	4.748
„ raffinirter	8.284	93.978	Tabak, roher	120.256	22.676

	Emmerich Ctr.	Mainz		Emmerich Ctr.	Mainz
Tabak, fabricirter	5.294	14.605	Kupfer, Messing	13.275	1.691
Palm-, Cocosöl	103.768	28.056	Zinn, Zinnwaaren	15.192	1.640
Thran	58.596	16.094	Maschinen	24.615	8.062
Terpentinöl	20.679	8.134	Farbstoffe	15.373	3.121
andere Oele	198.373	36.987	Indigo	9.029	4.815
Pottasche	22.491	1.413	Wollgarn	38.910	9.389
Soda	30.406	15.961	Baumwollgarn	143.691	20.920
Häute, rohe	44.613	14.478	Droguerien	42.750	27.723
Eisen, in Stangen, Schienen	41.013	412.289	Artikel dieser Gebührenclasse im Ganzen:	1,852.503	1,107.934
Eisen, Stahlwaaren	17.225	124.583			

b) zur Viertel-Gebühr in:

	Emmerich Ctr.	Mainz		Emmerich Ctr.	Mainz
Baumwolle, rohe	450.043	263.268	Schwefel	93.941	66.429
Hanf	578	374	Salpeter	75.034	17.069
Weizen	36.640	147.915	Harz	251.047	72.417
Roggen	1,042.614	16.164	Theer	12.926	1.391
Gerste	2.096	3.332	Gerbstoffe	48.751	3.482
Hafer	5.331	1.105	Catechu	126.510	37.376
Oelsamen	95.218	9.737	Farbhölzer	13.588	1.840
Roheisen	735.703	229.910	Total:	2,990.020	871.809

Es ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass der Verkehr in Baumwolle gegen das Vorjahr i. J. 1860 um 90% mehr betrug, dass somit dieser deutschen Verkehrsstrasse ein beträchtlicher Theil des von Süd-Deutschland und der Schweiz, bisher über Havre via Eisenbahn bezogenen Quantums wieder zugelenkt wurde. So auch zahlreiche andere Posten aus der Tarifsclasse des 1/4 Zolles: eine sehr erspriessliche Wirkung der Ermässigung der Rheinzölle.

Zur Zwanzigstel-Gebühr in:

	Emmerich Ctr.	Mainz		Emmerich Ctr.	Mainz
Steinkohlen	826	4,252.057	Krapp	32.151	10.584
Eisenstein	126.471	811.938	Total:	211.017	5,082.520
Heringe	51.569	7.641			

Die bei Mainz in so bedeutender Menge nachgewiesenen Steinkohlen sind auf der Ruhr verladen worden, und finden in Süd-Deutschland, selbst noch in der Schweiz, jährlich zunehmenden Absatz.

Im Vergleich zum Jahre 1859 betrug nach den Waarengruppen der Tarifsätze der Verkehr zu Berg des Jahres 1860:

	mehr in Emmerich Ctr.	weniger in Emmerich Ctr.	mehr in Mainz Ctr.	weniger in Mainz Ctr.
Güter zur vollen Gebühr	42.172	—	—	201.708
„ „ Viertel- „	747.372	—	250.004	—
„ „ Zwanzigstel-Gebühr	153.072	—	1,349.822	—
„ zollfrei	—	140.583	6.088	—
	802.033	—	1,404.206	—

B. Thalfahrt.

Während bei dem Verkehre zu Berg auf der Strecke Emmerich-Mainz vorzugsweise der Transport von Colonialwaaren, fremdländischen Rohstoffen, Halbfabricaten und Fabricationsstoffen, ferner von rheinischen Steinkohlen wichtig erscheint, nehmen bei der Thalschifffahrt derselben Strecke Cerealien, Producte der landwirthschaftlichen und der zollvereinsländischen Industrie überhaupt den ersten Platz ein, und insbesondere der Verkehr der letzten bedeutenden deutschen Rheinstation, Emmerich, weiset in dieser Richtung i. J. 1860 eine bedeutende Verkehrssteigerung nach.

Die wichtigsten Waarengattungen im Verkehre der Thalfahrt:

a) zur vollen Zollgebühr in

	Mainz Ctr.	Emmerich		Mainz Ctr.	Emmerich
Weine	228.223	234.915	Eisenwaaren	16.731	74.895
Branntwein	6.717	7.774	Stangeneisen, Schienen	9.265	91.626
Bier	39.847	30.580	Maschinen	11.859	10.446
Mineralwässer	4.060	69.775	Blei und Bleiwaaren	771	133.978
Tabak, roh	58.185	21.790	Zink u. Zinkwaaren	1.030	112.900
„ fabricirt	44.096	26.058	Papier	21.522	12.716
Käse	21.812	8.750	Kurze Waaren	17.545	18.567
Hopfen	5.078	5.356	Uhren	4.441	2.818
Obst	27.221	11.504	Holzwaaren	6.842	10.412
Butter	12.874	1.360	Leder, -waaren	13.496	9.768
Wolle	7.383	34.474	Farbwaaren	28.528	551
Wollgarn, Wollwaaren	4.481	7.015	Zündhölzer	14.888	10.852
Baumwollwaaren	72.421	28.018	Total:	695.294	1,029.004
Droguerien	14.547	31.841			

b) zur Viertel-Gebühr in

	Mainz Ctr.	Emmerich		Mainz Ctr.	Emmerich
Weizen	264.707	306.666	Oelsamen	87.130	119.557
Roggen	86.299	4.224	Oelkuchen	10.187	88.941
Gerste	582.373	318.083	Roheisen	77.230	7.552
Hafer	86.322	21.356	Behauene u. Mühlsteine	149.213	83.544
Mehl	69.204	128.205	Lithographie-Steine	19.375	16.808
Kastanien	5.489	11.748	Schwerspath	95.305	136.910
Gemüse	15.821	21.683	Total:	1,548.655	1,265.297

c) zur Zwanzigstel-Gebühr in

	Mainz Ctr.	Emmerich
Steinkohlen	407.443	8,953.339
Steine, grobbehauene	288.250	—
Kalk und Gips	5.930	39.458
Braunstein	18.882	279.441
Tuffstein	590	794.315
Trass	530	95.745

d) Zollfrei in:

	Mainz	Emmerich
Rohe Steine	865.181	1,102.335
Kartoffeln	644.575	118.230
Total:	1,509.756	1,220.565

Gegen das Vorjahr betrug der Gesammtverkehr der Thalfahrt i. J. 1860:

	mehr in Mainz Ctr.	weniger in Mainz Ctr.	mehr in Emmerich Ctr.	weniger in Emmerich Ctr.
Güter zur vollen Gebühr	23.194	—	—	209.650
„ „ Viertel- „	—	290.722	254.270	—
„ „ Zwanzigstel-Gebühr . . .	239.976	—	2,452.317	—
„ zollfrei	733.942	—	521.324	—
	706.390	—	3,018.261	—

Der *Schifffahrtsverkehr* und die Tragfähigkeit der passirenden Schiffe wurden bei den einzelnen Rheinzollämtern verzeichnet:

	Zu Berg Schiffe	Zu Berg deren Ladungsfähigkeit Ctr.
Alt-Breisach	—	—
Strassburg	—	—
Neuburg	19	73.701
Mannheim	793	1,229.716
Mainz	7.067	16,095.188
Caub	6.464	17,452.646
Coblenz	13.525	23,246.642
Emmerich	6.510	18,779.812
Lobith	6.593	18,688.007

	Zu Thal Schiffe	Zu Thal deren Ladungsfähigkeit Ctr.
Alt-Breisach	30	(keine Angabe)
Strassburg	49	—
Neuburg	143	136.037
Mannheim	4.725	10,224.207
Mainz	11.335	18,474.258
Caub	6.713	17,434.889
Coblenz	13.169	22,536.313
Emmerich	7.085	19,262.025
Lobith	6.951	19,373.781

Die mittlere Ladungsfähigkeit eines Rheinfahrzeuges beträgt somit $111 \cdot_{43}$ Tonnen.

Nicht identisch mit der Güterbewegung, wie sie bei den Rheinzollämtern constatirt wurde, ist der Güterverkehr der Häfen, der nur die in die Häfenplätze selbst pr. Schiff eintretenden Güter begreift, während die Zollstationen sämmtliche passirenden Schiffe und deren Ladungen verzeichnen. Der *Güterverkehr* der *wichtigsten Rheinhäfen* war i. J. 1860:

Summarische Uebersicht des Güterverkehres in nachbenannten Rheinhäfen im Jahre 1860.

Häfen:	Zufuhr			Abfuhr			Der Verkehr bestand demnach im Ganzen	Gegen das Vorjahr	
	Zu Berg	Zu Thal	Zusammen	Zu Berg	Zu Thal	Zusammen		mehr	weniger
	Centner								
Strassburg	—	—	22.281	—	—	4.443	26.724	11.438	—
Kehl	1.398	—	1.398	—	17.555	17.555	18.053	5.591	—
Freistett	4.997	—	4.997	—	—	—	4.997	—	1.953
Knielingen	17.639	—	17.639	—	62.800	62.800	80.439	11.004	—
Leopoldshafen	200.116	—	200.116	—	97.426	97.426	297.542	—	3.723
Speyer	28.259	—	28.259	—	30.558	30.558	58.817	16.047	—
Mannheim	2,897.137	903.870	3,801.007	107.835	928.907	1,036.742	4,837.749	869.403	—
Ludwigshafen	1,173.242	358.514	1,531.756	626.398	1,212.889	1,839.287	3,371.043	1,505.964	—
Worms	—	—	23.965	—	—	31.354	55.319	—	6.809
Mainz	1,285.090	756.371	2,041.461	200.065	862.790	1,062.855	3,104.316	—	160.179
Biebrich	513.028	246.317	759.345	33.965	194.637	228.602	987.947	146.648	—
Bingen	279.235	153.345	432.580	74.107	209.791	283.898	716.478	—	225.254
Koblenz	1,013.820	603.669	1,617.489	314.411	260.876	575.287	2,192.776	5.916	—
Köln	1,759.592	1,844.064	3,603.656	894.237	464.968	1,359.205	4,962.861	259.508	—
Düsseldorf	749.581	1,807.017	2,556.598	389.482	420.983	810.465	3,367.063	599.946	—
Ruhrort	823.442	1,758.814	2,582.256	482.378	244.861	727.239	3,309.495	—	943.010
Wesel	182.220	418.304	600.524	318.800	231.273	550.673	1,150.597	—	15.820
Summa	10,928.796	8,850.285	19,825.327	3,441.678	5,240.314	8,717.789	28,543.116	3,431.510	1,356.748
								1,356.748	
								2,074.762	

Die Beförderung der Güter bei der Thalfahrt geschah bis zur Station Mannheim ohne Anwendung der Dampfkraft, von da an entfielen auf den Transport mittelst *Dampfschiffen:*

	Mittelst Dampfschiffen beförderte Güter Ctr.	% des Gesammtgewichtes der Güterbewegung
Mannheim	535.010	15·5
Mainz	1,341.567	22·8
Caus	1,700.224	25·3
Coblenz	1,756.353	19·5
Emmerich	2,317.128	15·6
Lobith	2,350.950	16·5

Anders bei der Bergfahrt — auf dem Unter- und Mittelrhein fiel fast die gesammte Güterbewegung der Dampfkraft (insbesondere durch Remorqueurs) zu. Deren Leistung war:

	Mittelst Dampfschiffen beförderte Güter Ctr.	% des Gesammtgewichtes der Güterbewegung
Neuburg	43.008	91·3
Mannheim	488.643	49.3
Mainz	6,419.720	65·5
Caub	11,958.181	99·5
Coblenz	11,934.543	97·1
Emmerich	5,542.843	92.2
Lobith	5,704.185	94·9

Der Verkehr der *Nebenflüsse* des Rheins (Neckar, Main, Lahn, Mosel) betrug bei den Zollämtern an ihren Mündungsorten in den Rhein im Ganzen, zu Berg und zu Thal 15,172.333 Ctr. — 930.089 Ctr. mehr gegen das Vorjahr — auch der Gesammtverkehr auf dem Donau-Mainkanal ergab gegen das Jahr 1859 ein Mehr von 105.386 Ctrn.

B. Schifffahrtsverkehr der Ems.

Die Flussschifffahrts-Bewegung des Hafens Leer zählte i. J. 1860:

Flagge:	Angekommene Schiffe: beladene	pr. Tonnen	unbeladene	pr. Tonnen
Hannoversche	380	11.974	190	3.603
Niederländische	4	154	6	296
Oldenburgische	142	1999	104	1.557

Zusammen 826 Schiffe (darunter 108 Dampfschiffe) pr. 19.583 T.

Flagge:	Abgegangene Schiffe: beladene	pr. Tonnen	unbeladene	pr. Tonnen
Hannoversche	520	14.252	144	4.853
Niederländische	4	194	12	535
Oldenburgische	182	2.612	67	1.032

Zusammen 929 Schiffe pr. 23.478 Tonnen (darunter 108 Dampfschiffe).
Gesammtverkehr: 1.755 Flussschiffe pr. 43.061 Tonnen.

C. Schifffahrtsverkehr und Rhedereien der Weser.

Die Publicationen des handelsstatistischen Bureau's von Bremen liefern allein umfassende Nachweisungen über den Weserverkehr, soweit sich derselbe in Bremen, dem ersten Handelsplatze an diesem Strome, concentrirt. Folgende Uebersichten enthalten die Zahl der zu Bremen verkehrenden Weserflussschiffe und deren Betonnung, Ladung u. s. w., gesondert nach dem untern und obern Stromlaufe: (Siehe die gegenüberstehende Tabelle).

	Angekommene Schiffe	pr Tonnen:	Abgegangene Schiffe	pr. Tonnen:
	a) Ober-Weser-Schifffahrt: [1]			
Beladene	1.490	137.788	889	91.992
Leere	50	4.782	617	47.322
	1.540	142.570	1.406	139.314
	b) Unter-Weser-Schifffahrt.			
Beladene	5.610	409.258	3.493	224.294
Leere	797	33.730	2.491	185.018
	6.407	442.988	5.984	409.312
Total:	7.947	585.558	7.390	548.626

Die Zahl der Lichterschiffe einiger Staaten, welche die Weser durchströmt, beziffert die bremische Handelsstatistik:

	Lichterschiffe	pr. Tonnen:
Bremen	109	11.648
Oldenburg	185	7.560
Hannover	86	4.806
	380	24.064

D. Elbe-Flussschifffahrt.

Den Schluss- und Concentrirungspunkt des ganzen Elbeverkehres bildet naturgemäss der wichtigste Handelsplatz an den Ufern dieses Stromes: Hamburg, mit der Schwesterstadt Altona. So liefert auch das Hamburger handelsstatistische Bureau die neuesten und detaillirtesten Daten über die Elbeschifffahrt und es schien uns gebotener, bezüglich derselben eher die Mittheilungen dieses, denn irgend eines anderen, dem Zollverein angehörigen Verkehrsplatzes zu benützen. Nachstehende Uebersicht enthält den *gesammten Schifffahrts-Verkehr* von Hamburg und Altona mit der Ober-Elbe [2]. (Siehe die gegenüberstehende Tabelle).

Unter den angekommenen Schiffen waren der Nationalität nach: Anhaltische 140, Hamburgische 370, Hannoversche 219, Lauenburgische

[1]) Exclusive der Flösse — bei der Schifffahrt der Oberweser waren betheiligt bei den angekommenen Schiffen die Flaggen von Hannover mit $5{\cdot}_0$%, Braunschweig $6{\cdot}_8$%, Preussen $23{\cdot}_6$%, Lippe-Detmold $1{\cdot}_7$%, Kurhessen $5{\cdot}_7$%, Bremen $13{\cdot}_4$% — nahezu im selben Verhältnisse noch bei den abgegangenen Schiffen.

[2]) Der Schiffsverkehr auf der Elbe abwärts von Hamburg ist wesentlich als Seeverkehr anzusehen und wir können bezüglich desselben auf die Abschnitte: Seeschifffahrt von Hamburg, Hannover verweisen.

Zu Seite 110 unten.

Zu Hamburg und Altoı
angekommen:

beladen:

von Preussen	von der Oder	
	„ „ Havel	
	„ „ Saale	
	„ „ Elbe	
„ Anhalt	„ „ Saale	
	„ „ Elbe	
„ Sachsen u. Böhmen	„ „ Elbe	
„ Hannover . . .	„ „ „	
„ Mecklenburg . .	„ „ Elbe	
„ Lauenburg . . .	„ „ Elbe	
„ Lübeck	„ „ Steckn	

Ferner von der Havel: bel

Unbeladene Schiffe . . . . .

Von Hamburg und Altona stroı
abgegangen:

beladen:

nach Preussen . . .	nach der Oder	
	„ „ Havel	
	„ „ Saale	
	„ „ Elbe	
„ Anhalt	„ „ Saale	
	„ „ Elbe	
„ Sachsen u. Böhmen	„ „ Elbe	
„ Hannover . . .	„ „ Elbe	
„ Mecklenburg . .	„ „ Elbe	
„ Lauenburg . . .	„ „ Elbe	
„ Lübeck	„ „ Stecknil	

Unbeladene Schiffe . . . . . .

[1]) Darunter 216 Remorqueur-Dampfschiffe.
[2]) „ 214 „ „

Zu Seite 110 oben.

S

V o n

Hannover . .	Dampfschiffe	belad
	Segelschiffe	belad
		unbel
	Flösse	—
Braunschweig	Segelschiffe	belad
		unbel
	Flösse	—
Preussen . .	Dampfschiffe	belad
	Segelschiffe	belad
	Flösse	—
Lippe-Detmold	Flösse	—
Kurhessen . .	Segelschiffe	belad
	Flösse	—
Verschiedenen Staaten		
Zusamı		

N a c h

Hannover . .	Dampfschiffe	bela
		leer
	Segelschiffe	bela
		leer
Braunschweig	Segelschiffe	bela
		leer
Preussen . .	Dampfschiffe	leer
	Segelschiffe	bela
		leer
Lippe-Detmold,	Segelschiffe	bela
Kurhessen . .	Segelschiffe	bela
		leer
Verschiedenen Staaten		
Zusam		

Angekommen von

Bremischen Weserhäfen . . . .
Hannover'schen „ . . . . .
Oldenburgischen „ . . . . .
Oberländische Fahrzeuge, die auf der U
Weser Reisen machten . . . .
Zusan

Abgegangen nach

Bremischen Weserhäfen . . . . .
Hannover'schen „ . . . . .
Oldenburgischen „ . . . . .
Oberländische Fahrzeuge . . . .
Zusan

chifffahrts- und Güterverkehr der Ober-Weser.

	Schifffahrts-Bewegung			Güterverkehr						
	Schiffe und Flösse	Ladungsfähigkeit	Bemannung	Verzehrungs-Gegenstände	Rohstoffe	Halb-Fabricate	Manufacturwaaren	Industrie- und Kunstproducte	Zusammen	Gesammt-Werth
				Centner						Thaler
en	64	3.940	512							
en	785	61.522	2.638	171.363	1,750.180	52	971	23.353	1,945.919	1,199.065
aden	43	4.242	158							
·	947	32.816	1.951							
en	164	19.784	810							
aden	6	450	17	9.454	377.260	—	35	2.353	389.102	201.795
	7	238	20							
en	82	4.920	656							
en	218	26.242	906	27.476	666.904	562	247	8.398	703.587	332.444
·	2	74	5							
	2	76	6	2.488	5.373	—	—	2	7.863	19.641
en	178	21.470	847	19.637	360.170	—	959	57.098	437.865	389.838
·	7	254	16							
. .	—	—	—	1.238	2.198	—	151	9.517	13.104	194.874
nen	2.505	176.028	8.541	231.656	3,162.085	614	2,363	100.721	3,497.439	2,335.657
.den	62	3.720	496							
	4	240	32	130.035	120.706	1.492	578	4.389	257.200	1,076.425
ıden	428	40.750	1.651							
	408	27.816	1.239							
.den	36	3.210	134	8.376	24.290	—	—	38	32.704	36.122
	26	2.890	118							
	72	4.320	576							
ıden	206	25.144	782	312.943	85.528	244	132	3.162	402.009	2,097.894
•	32	2.618	105							
ıden	7	948	31	4.047	2.307	—	—	2	6.356	58.082
ıden	150	18.320	694	83.277	23.317	28	8	250	106.882	646.024
	75	9.438	349							
. . .	—	—	—	66.569	22.461	53	2	654	89.739	878.618
men	1.506	139.314	6.207	605.247	278.611	1.817	720	8.495	894.890	4,763.165

Fluss-Schifffahrtsverkehr der Unter-Weser.

	Preussischer Flagge		Hannoverscher		Oldenburgischer		Zusammen		
	Schiffe	pr. Tonnen	Schiffe	pr. Tonnen	Schiffe	pr. Tonnen	Schiffe	Tonnen	Bemannung
. . .	1.578	184.438	753	42.892	522	27.578	2.853	254.908	5.853
. . .	62	5.370	841	30.794	157	3.592	1.060	39.756	2.754
.	388	48.814	287	14.574	1.509	54.326	2.184	117.714	4.640
Jnter- . . .	—	—	—	—	—	—	310	30.610	1.019
ımen	2.028	238.622	1.881	88.260	2.188	85.496	6.407	442.988	14.248
. .	1.270	154.080	664	35.438	420	20.374	2.354	209.809	4.822
. . .	172	15.192	691	32.114	207	8.416	1.070	55.722	2.752
. . .	398	43.242	294	12 638	1.528	54.450	2.220	110.330	4.682
. . .	—	—	—	—	—	—	340	33.370	1.288
ımen	1.840	213.514	1.649	80.188	2.155	83.240	5.984	409.312	13.543

329, Lübische 73, Mecklenburgische 697, Oesterreichische 182, Preussische 2.820, Sächsische 105.

Aus jenen *Elbuferstaaten, welche zum Zollvereine* gehören, kamen an: 2.116 beladene, 485 unbeladene Fahrzeuge (unter den letzteren 216 Remorqueurs aus Preussen); nach diesen Staaten gingen ab: 2.076 beladene, 456 (214 Remorqueurs) unbeladene Fahrzeuge.

Auf den Verkehr von Hamburg entfielen: 4.138 von der Ober-Elbe angekommene Fahrzeuge pr. 446.376 Tonnen, auf jenen von Altona 297 Flussschiffe pr. 18.746 T.

Der Verkehr auf *Nebenflüssen der Elbe* war im Zollvereinsgebiete:

a) Saale. Die Calber Schleusse passirten i. J. 1860: 2.303 beladene Kähne, 524 in Ballast oder leer. Die Transporte waren zunächst Kaufmannsgüter (137 Ladungen), Zucker und Syrup (189 L.). Roggen (103 L.), Gerste (238 L.), Salz (108 L.), Holz (274 L.), Thon (180 L.), Steine (497 L.).

b) Spree (Verkehr auf dem neuen Schifffahrts- und Louisenstädter-Kanale). Im Jahre 1860 passirten

	die obere	die untere
	Schleusse	
Eingehende Schiffe:		
beladene	4.504	9.133
leere	208	973
Flösse	33.555	9.327
Ausgegangen:		
Schiffe, beladene	2.645	2.238
„ leere	3.830	5.286
Flösse	8.316	35.196

Spree-Oder-Kanal (Friedrich-Wilhelms-Kanal). Im J. 1858 wurden bei der Brieskower Schleusse verzeichnet:

	Bergfahrt.	Thalfahrt.
Beladene Schiffe	2.164	2.070
Unbeladene	37	1.179

c) Havel. Den Finow- (Havel-Oder) Kanal passirten in der:

	Bergfahrt.	Thalfahrt.
beladene Fahrzeuge	9.196	2.258
leere „	281	5 390
	9.477	7.648
Ferner	83.357	Flosshölzer.

E. Oder-Schifffahrt.

In *Breslau* war der Verkehr bei der Unterschleusse (1860):

	Bergfahrt.	Thalfahrt.
Beladene Schiffe	370	1.019
Unbeladene „	732	54
	1.102	1.073

Ferner Holzstämme Stück: 50.104

Stromaufwärts wurden 177.600 Ctr., stromabwärts 838.130 Ctr. Güter transportirt. Beim Verkehre stromabwärts waren vorzugsweise verladen: Eisen (435.000 Ctr.), Zink (7.600 Ctr.), Zinkblech (46.200 Ctr.), Zinkweiss (870 Ctr.), Mehl (55.000 Ctr.), Cement (23.850 Ctr.) — bei der Bergfahrt war nur der Transport von Salz (42.100 Tonnen) und Stückgütern (2,800 Ctr.) bedeutend.

F. Weichsel-Schifffahrt.

In *Danzig* kamen an:

	Stromfahrzeuge	Dampfschiffe	Flösse
im Jahre 1860:	3.229	153	1.852
„ „ 1861:	3.811	163	1.953

Schiffe und Flösse zählten 24.157 Mann Besatzung, von welchen 10.890 aus Preussen, 1.477 aus Polen, 1.026 aus Russland, 10,764 aus Galizien kamen.

Diese von der Danziger Handelskammer veröffentlichten (sehr dürftigen) Daten über den Verkehr auf der Weichsel, können wir bezüglich des Antheils des Schifffahrtsverkehres mit Galizien aus einem österreichischen Cons. Berichte ergänzen: Der Ausfuhrhandel Galiziens mittelst der Weichsel und des Bug entfaltet sich von Jahr zu Jahr mehr, obgleich derselbe noch nicht die vor dem Jahre 1846 bestandene Ausdehnung von 300.000 – 360.000 Ctr. erreicht hat. Nach einer Unterbrechung von 11 Jahren kam endlich 1857 eine kleine Parthie Getreide von 15.000 Ctr. im Werthe von circa 40.000 Thalern nach Danzig; hierauf folgte 1858 schon ein grösserer Transport von circa 33.000 Ctr. für 90.000 Thlr., aber 1859 stieg die Zufuhr auf 45.300 Ctr. pr. 117.000 Thlr., während das Jahr 1860 ein fast vierfach grösseres Quantum, circa 174.000 Ctr. pr. 450.000 Thlr. hierher lieferte. Der galizische Holzhandel, welcher seit einer Reihe von Jahren fast ausschliesslich den österreichischen Export auf der Weichsel unterhielt, gestaltet sich immer blühender. und umfangreicher, man schätzte dessen Werth im J. 1860 auf 1,470.000 Thlr. gegen 1,200.000 Thlr. i. J. 1859, welches Jahr übrigens schon zu den günstigsten gezählt wurde.

Ueber Polen transito, wurden bei 1860 *Thorn* auf der Weichsel nach Preussen, nachstehende Erzeugnisse aus Galizien expedirt:

	Menge,	Werth, Thlr.		Menge,	Werth, Thlr.
Fichtenholz (Stück)	186.765	1,120.590	Hülsenfrüchte (Ctr.)	9.000	17.250
Tannenholz „	15.512	13.072	Lein- u. Rübsaat „	540	1.600
Eichenholz „	27.141	217.128	Pottasche „	2.500	25.000
Eisenstäbe (Schock)	1.300	39.000	Hanfgarn, Packleinwand, grobe Holzwaaren etc.		2.500
Weizen (Ctr.)	90.000	270.000			
Roggen „	75.000	131.000			
Anderes Getreide, Ctr.	1.980	2.980	im Ganzen:		1,920.120

Von diesen Thorn passirenden Gütern blieben in Weichselstädten für 640.040 Thlr., gelangten nach Danzig um 1,280.080 Thlr.

Der Verkehr mit Galizien ist ferner in steter Zunahme. Thorn passirten Güter daher im Werthe von:

	Thlr.		Thlr.
1855	759.345	1858	983.407
1856	1,340.196	1859	1,228.750
1857	1,061.338	1860	1,920.120

Durchschnittlich gelangen zwei Drittheile dieser Güterwerthe nach Danzig — ein Drittheil wird in den übrigen Weichselstädten abgesetzt. Galizien steht beim Import von Danzig nur England und Russland mit Polen nach, behauptet sonst aber den ersten Rang vor allen Staaten.

Die Zolleinnahmen des Zollvereins.

Es liegt zwar der Aufgabe der Handels-Statistik ferne, die Frage des Erträgnisses und der Vertheilung der Zölle in ihrer staatsfinanziellen Bedeutung zu erörtern, aber im Hinblick auf die Belastung des Verkehres, welche die Zölle üben, ist doch die Einbeziehung gewisser Nachweisungen über die Grösse und das Steigen der Zollerträgnisse geboten.

Nachstehende Uebersicht beziffert die Brutto-Zollerträgnisse des Zollvereines, seit dem zweiten Jahre von dessen Constituirung:

Im Jahre	Eingangszölle Thaler	% vom Werthe der Einfuhr	Ausgangszölle Thaler	Durchfuhrzölle Thaler
1835	15,903.759	14·29	502.839	526.566
1840	20,535.024	12·24	481.436	695.005
1845	27,111.524	12·34	413.233	455.285
1850	23,022.736	12·67	297.162	537.150
1855	26,043.782	8·25	214.063	617.276
1856	26.358.054	7·53	227.085	380·256
1857	26,433.225	7·46	198.613	384.778
1858	38,302.339	8·84	242.348	380.504
1859	23,475.011	—	251.001	402.144
1860	23,484.872	6·44	208.723	409.896
1861	24,745.995	—	132.111	31.169

Nicht zur Kategorie der Zollabgaben, aber in engster Beziehung zu denselben, steht die Rübenzuckersteuer. Selbe liefert im J. 1861 folgende Ergebnisse: An frischen Rüben wurden 32,089.872 Ctr. (davon in Preussen allein 28,474.773 Ctr.) verarbeitet, der Nettoertrag der Rübenzuckersteuer war 8,022.467 Thlr. (davon in Preussen 7,118.693 Thlr.).

Kaiserthum
ÖSTERREICH.

Gebiet, Bewohner, volkswirthschaftliche Verhältnisse.

Oesterreich, der grösste, bevölkertste, mächtigste Staat des mittleren Europa, umfasst $11.768\cdot_{3}$ □ M. mit 35,063.000 Bewohnern (nach der Zählung vom Jahre 1857). Die Länge der gesammten Grenz-Umfangslinie des Reiches beträgt 1.153 Meilen, davon 255 M. Küsten am adriatischen Meere; die zahlreichen Inseln längs der illyrischen Küste zählen zusammen über 300 Meilen Küsten. —

Der Werth der gesammten volkswirthschaftlichen Production Oesterreichs beträgt nach Czörnig jährlich $3.360\cdot_{6}$ Millionen Gulden (landwirthschaftliche Production $2.073\cdot_{4}$ Mill., Jagd 25 Mill., Fischerei 21 Mill., Bergbau und Hüttenwesen $41\cdot_{2}$ Mill., Industrie 1.200 Mill. fl.). Nach diesem Autor beträgt die Zunahme des Werthes der industriellen Production in den letzten zwanzig Jahren vierzig Percent. Doch scheint es in Frage zu stehen, ob das Maass des bis jetzt constatirten Fortschrittes auch für die Zukunft gelten könne. Die Grundlage der Volkswirthschaft ist seit dreizehn Jahren durch eine Reihe von organischen Gesetzen, die mit dem Bestehenden und Geltenden entschieden brachen, gänzlich umgestaltet, und es liegt in der Natur der Sache, dass so tief eingreifende, unzählige Kreise, Interessen und Beziehungen der Gesellschaft berührende Reformen, nicht in kurzen Fristen ihre förderlichen Wirkungen ihrem ganzen Umfange nach zu Tage bringen und erkennen lassen. Und nicht allein die natürliche Reibung zwischen Altem und Neuem verzögerte den Fortschritt, auch die Wirren der äusseren Staatspolitik dämmten demselben Hindernisse entgegen. Gewiss hat die allgemeine Ueberzeugung Recht, dass die Erfahrungen der jüngeren Jahre und die numerischen Begrenzungen auf dieser Grundlage, die mögliche Progressionsziffer für die Zukunft nicht erschöpfen, wenn sich dieselbe unter günstigen Auspicien klärt.

Die Bevölkerung Oesterreichs zählte i. J. 1857: 159.400 selbständige einheimische Handelsleute, ferner 131.019 Hilfsarbeiter beim Handel (zusammen 0·[illegible]2% der Bevölkerung). Ferner 61.000 Schiffer und Fischer,

davon 9.200 im Küstenlande, 13.500 in Dalmatien, 16.700 in Venetien. — Die Zahl der selbständigen Handels- und Verkehrsgeschäfte war (i. J. 1854) 135.700. Darunter 16.600 Rohproductenhandlungen, 9.200 Spezerei-, Drogueriehandlungen, 5.800 Viehhändler, 29.000 Victualienhändler, 6.300 Current-, Schnittwaaren-, Leinwandhandlungen; 19.000 Kurzwaarenhandlungen, Kleinhändler 14.900, Wechsler und Grosshändler 815. Seitdem dürfte, insbesondere in Folge der Gewerbefreiheit, eine bedeutende Mehrung der Zahl der Geschäftsunternehmungen erfolgt sein.

Die österreichischen Küsten des adriatischen Meeres sind für den Seeverkehr günstig beschaffen und situirt: jene Dalmatiens und Istriens sind, im Gegensatze zu den gegenüberliegenden flachen, sumpfigen Küsten von Mittel- und Unteritalien, Steilküsten mit trefflichen, zahlreichen Häfen; die Flachküsten von Venetien sind durch die Etsch- und Pomündungen mit den anliegenden hochcultivirten und reichen Hinterländern in prompten Verkehr gesetzt. Die Zahl der Seehäfen ist 115, somit entfällt auf $2{\cdot}_{96}$ Meilen Küstensaum ein Hafen. — Der mit den Küsten von Görz, Istrien, Dalmatien im Ganzen parallele Zug der julischen und dinarischen Alpen, vom Isonzo bis zur Herzegowina, bildet offenbar ein natürliches, geographisches Hemmniss für die Entwicklung des österreichischen Seehandels in seinen Beziehungen nach den östlichen Hinterländern, insoferne kein Hauptstrom aus deren Innerem in die Adria münden kann. Doch vermögen die künstlichen Communicationswege der Neuzeit in bedeutendem Maasse diese Terrainschwierigkeiten zu paralysiren. Die Wirkungen eines Eisenbahnnetzes, welches den productenreichen Osten mit den Küsten in directen, raschen Verkehr bringt, treten heute in grossen Verhältnissen zu Tage.

Die Binnen-Flüsse Oesterreichs gehören sieben Stromsystemen an, welche die directe Verbindung zu vier Meeren bilden.

Die schiffbare Länge der Gewässer der einzelnen Stromgebiete beträgt Meilen [1]):

a. Donaugebiet

	Meilen:
Donau	178
Theiss	160
Save	106
Maros	65
Drau	36
Kulpa	18
Inn	19
Kleinere Flüsse	47
Zusammen	629

b. Elbegebiet

	Meilen:
Elbe	14
Moldau	42
	56

c. Die Oder ist auf österreichischem Gebiete nicht schiffb.

d. Weichselgebiet

Weichsel	48
San	31
Dunajec	5
	84

[1]) Verwaltungs-Bericht über die Ergebnisse des Strassen- und Wasserbaues in Oesterreich während der Jahre 1850—1853, erstattet an den Handelsminister vom k. k. Sectionschef Freiherrn von Czörnig (Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik, dritter Jahrgang, Wien 1854).

e. Dnjstrgebiet	Meilen:	g. Pogebiet	Meilen:
Dnjstr	64	Po	18
f. Etschgebiet		Kleinere Nebenflüsse	19
Etsch	41		37

Zusammen also 911 Meilen schiffbare Binnenströme. Ferner schiffbare Küstenflüsse: im Venetianischen 50 Meilen, im istrischen Küstenlande 11, in Dalmatien 9 Meilen. Schiffbare Kanäle im Venetianischen 49 Meilen, im südöstlichen Ungarn 36 M., in Oesterreich unter der Enns 9 M.

Somit beträgt die Gesammtlänge der hydraulischen Verkehrslinien Oesterreichs 1.075 Meilen; davon wurden mit Dampfschiffen befahren: die Donau von ihrem Eintritte bis zu ihrem Austritte, die Theiss von Tokay bis zu ihrer Mündung (119 M.) die Save auf 110 Meilen, die Drau auf 14 M., die Elbe auf 14 M., der Po auf 18 M., die Narenta auf 4 M.[1]). Die Flussregulirung des Dnjstr behufs der Befahrung mit Dampfschiffen ist in Angriff genommen. — Sonach hat Oesterreich 85 M. weniger schiffbare Wasserstrassen, als das gesammte übrige Deutschland, 200 M. mehr als Preussen.

Es ist bekannt, dass die geognostische Beschaffenheit des Donaubettes und die vielfach wechselnden Gefällsverhältnisse dieses Stromes dauernd kostspielige Correctionsarbeiten erfordern. Als eine der umfassendsten Arbeiten auf dem Gebiete des Wasserbaues ist die Regulirung der Theiss zu erachten. Dieselbe wird in ihrer Vollendung 120 □ M. fruchtbarsten Bodens vor Ueberschwemmung und Versumpfung bewahren; die bis zu Ende 1860 vollendeten Dämme in der Länge von 97 Meilen schützen bereits 93·5 □ M., und die Durchstiche werden den trägen Lauf des Stromes beschleunigen und um 56 Meilen kürzen. Die Kosten dieses grossartigen Unternehmens sind auf 15 Millionen fl. veranschlagt.

Die schöne Entdeckung, dass wegen der Rotation der Erde stets das eine Stromufer stärker abgenützt werde, als das andere, bestätigt sich für die Donau. Freiherr von Czörnig erwähnt in seinem jüngsten Werke das interessante Factum, dass die auf dem rechten Donau-Ufer liegende Stadt Mohacs seit Jahren an Terrain verliert und dass einzelne Strassen derselben bereits unterwaschen sind.

Unter den künstlichen Verkehrswegen nehmen die Eisenbahnen, ebensowohl in Hinsicht ihrer Verkehrsleistungen als der auf sie verwendeten Capitalien, die erste Stelle ein. Der Bau von Eisenbahnen begann in Oesterreich früher als im Zollverein. Die erste Strecke einer Eisenbahn (der Linz-Budweiser Pferdebahn) wurde schon i. J. 1825 in Angriff genommen und 1827 wurde ½ Meile in Betrieb gesetzt. Die erste Locomotiv-Bahn (Nordbahn) wurde 1836 begonnen und 1838 auf

[1]) Ferner folgende Binnenseen: Platten-, Traun-, Wörther-, Garda-See.

einer kurzen Strecke befahren. Ende 1841 erging die kaiserliche Entschliessung, Staatseisenbahnen zu bauen; der Bau mehrerer Linien (die nördliche, süd-östliche, südliche) wurde unverweilt angefangen. So waren im Jahre 1845 bereits 142 Meilen Locomotiv- und $42 \cdot_7$ M. Pferdebahnen in Betrieb; am Schluss des Jahres:

	geogr. Meilen:		geogr. Meilen:
1850	$304 \cdot_{37}$	1858	$601 \cdot_{54}$
1855	$371 \cdot_{05}$	1859	$632 \cdot_{96}$
1856	$425 \cdot_{58}$	1860	$707 \cdot_{24}$
1857	$501 \cdot_{78}$	1861	$757 \cdot_{24}$ [1])

Binnen der Jahre 1855—1858 veräusserte der Staat seine Eisenbahnen an Privatgesellschaften, so dass das österreichische Eisenbahnnetz den Eigenthumsverhältnissen nach i. J. 1861 in folgender Weise vertheilt erscheint:

	Länge der Bahnen, österreich. Meilen [2])	Anlage-Capital: fl. österr. W.
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft	82·10	75,534.087
Bahnen der österreich. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	175·50	175,624.868
Bahnen der südl. Staats-, lomb. venet. und centr. ital. Eisenbahn-Gesellschaft	212·15	166,219.016
Kaiserin-Elisabeth-Westbahn	70·3	64,543.749
Wolfsegg-Traunthaler Kohlengewerkschaft	3·25	—
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Kohlenwerks-Gesellschaft	5·00	3,322.275
Triester Steinkohlengewerkschaft	0·50	—
Gesellschaft der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	27·00	20,358.321
Prager Eisen-Industrie Gesellschaft	2·50	—
Buštěhrader Eisenbahn-Gesellschaft [3])	10·25	2,520.000
Aussig-Teplitzer Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	5·50	3,150.000
Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft	3·00	3,150.000
Dąbrowaer Kohlengewerkschaft	0·50	—
Galizische Karl-Ludwigs-Bahn-Gesellschaft	46·48	24,428.747
Gesellschaft der ersten ungarischen Eisenbahn (Pressb.-Tyrnau-Szered) [4])	8·42	1,155.000
Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft	76·52	36,547.135
Donau-Dampfschifffahrts-Gesellsch. (Mohacs-Fünfkirchen)	8·25	6,753.092
Reichenberg-Zittau (Zittau-Löbauer Gesellschaft)	3·00	—

Die Einnahmen sämmtlicher Gesellschaften betrugen i. J. 1860: 65,941.789 fl., die Ausgaben 32,410.121 fl., die Reineinnahme entspricht der Verzinsung von $5 \cdot_{75}\%$ des Anlagecapitals — ein im Verhältnisse zu anderen Staaten günstiges Resultat. Zudem ist zu erinnern, dass der Bau einiger Linien wegen grosser Terrainschwierigkeiten, theilweise mit sehr

[1]) Noch in Bau begriffen 50 Meilen.
[2]) Es erschien von Werth die Längen der einzelnen Bahnen in österreichischen Meilen, (1 österr. = 1.0225 geographische Meilen) anzugeben, weil dieselbe den Berechnungen der österreichischen Eisenbahnen als Grundlage dient.
[3]) Pferdebahn.
[4]) davon 7·5 Meilen Pferdebahn.

grossen Kosten verknüpft war, und dass grosse Strecken, erst in jüngster Zeit angelegt und vollendet, ihren natürlichen Einfluss auf die Entwicklung des Verkehrs noch nicht in vollem Umfange erreicht haben.

Enorm erscheint die Steigerung des Verkehres, welche die Eisenbahnen vermittelten und ermöglichten. Deren Leistung an Güter-Transporten war:

	Ctr.		Ctr.
1841	3,619.692	1855	68,948.266
1845	7,665.244	1856	80,917.893
1850	28,830.218	1857	81,701.589
1851	36,137.040	1858	103,659.072
1852	46,880.242	1859	112,379.367
1853	52,152.056	1860	142,147.128
1854	66,713.729	1861	185,600.000

Die Zunahme der Transporte beträgt im letzten Decennium 414 Percent. Sehr bedeutend war auch die Mehrung des Personenverkehrs, deren wurden im Jahre 1851 8 Millionen, im Jahre 1861 12·2 Millionen befördert. — Insbesondere eröffnet das österreichische Eisenbahnnetz dem productenreichen Ungarn Verbindungen von ungeahnter Tragweite.

Die Länge der österreichischen Poststrassen zählte im Jahre 1861: 7.434 Meilen; das Telegraphennetz 3.627 Meilen Drahtlänge mit 214 Stationen. Die Zahl der beförderten Depeschen betrug im genannten Jahre 708.000 (mit 14·5 Millionen Worten).

Die Zollgesetzgebung, wie sie bis zum Jahre 1851 bestand, war jedenfalls dem Aufschwunge des Handelsverkehres sehr ungünstig; über deren Einwirkung auf die Entwicklung der Industrie abzuurtheilen, sind wir weder berufen, noch berechtigt. Sie repräsentirte das Probihitiv-System: eine Reihe von Waarengattungen (fast sämmtliche Industrieerzeugnisse) waren in der Einfuhr schlechthin verboten, hohe Zollsätze belasteten zum grossen Theile die erlaubte Einfuhr, und die mit diesem Systeme unzertrennlich verbundene, so lästige, minutiöse Controle beengte den Verkehr im Innern des Reiches, welchem noch dazu durch die ungarische Zwischenzoll-Linie eine Schranke gesetzt war. Den Beginn der handelspolitischen Reformen eröffnet die Aufhebung der ungarischen Zwischenzoll-Linie (Ende September d. J. 1850). Im Februar 1852 trat ein neuer Zolltarif in Geltung, welcher auf dem Princip des Schutzzollsystems beruhte. Im Jahre 1853 waren die Verhandlungen bezüglich engeren Anschlusses des österreichischen Zollgebietes an den deutschen Zollverein zum Abschlusse gediehen, und von 1854 an gilt der dermalen bestehende Zolltarif, welcher ein sehr gemässigtes Schutzzollsystem vertritt, dem Waarenverkehre mit dem Zollverein wesentliche Erleichterung, und vielfach den Erzeugnissen der zollvereinsländischen Industrie begünstigende Differentialzölle gewährt. Dieser österreichische Zolltarif

kennt, wie der vereinsländische, keine Werthzölle und enthält, auf Grundlage einer vereinfachten Classificirung, eine geringere Zahl von Positionen als ersterer. Erfahrungsmässig gestatten dessen Zollsätze dem Eintritte von Halb- und Ganz-Fabricaten genügend weiten Spielraum, um die inländische Concurrenz anzueifern; die Einfuhrzölle auf Roh- und Hilfsstoffe (wo deren bestehen), so wie mit wenigen Ausnahmen die Ausfuhrzölle, sind mehr als Nominalzölle anzusehen. Die Abschaffung der Durchfuhrzölle, welche man lediglich als Retorsionsmassregel aufrecht erhalten hatte, ist dermalen entschieden. Es unterliegt keinem Zweifel, dass Oesterreich dem engeren Anschlusse an den Zollverein zu Liebe grössere Opfer brachte, welche durch die Zugeständnisse des Letzteren nicht aufgewogen werden. Man braucht nur an die Zähigkeit zu erinnern, mit welcher die Vertreter des Zollvereins stets die Herabsetzung des Eingangszolles auf Weine österreichischen Ursprungs verweigerten, was um so unbegreiflicher erscheint, da der Zollverein eine bedeutende Mehrausfuhr aller Sorten nachweist. Jetzt aber im Tarif des proponirten Handelsvertrages mit Frankreich (dessen Concurrenz in Weinen wohl den zollvereinsländischen Producenten lästiger fühlbar werden dürfte, als die österreichische), wird die Oesterreich gegenüber so lange vertheidigte Position im Stiche gelassen, und der Zoll von 10½, resp. 14 fl. pr. Ctr. durchgehends auf 7 fl. herabgesetzt! Gegenüber solchem Vorgehen fällt es dem ehrlichen Beurtheiler schwer, eine herbe Kritik zu unterdrücken. — Es ist bekannt, dass der vereinsländische Handel die durch den Zollvertrag gebotenen Vortheile rasch auszunutzen verstand, und die Einfuhrlisten des österreichischen Handels geben über die Zunahme des Verkehrs nach Oesterreich hinlänglich Auskunft. Ebenso bekannt ist aber auch, dass sich in der Mitte des Jahres 1858 in industriellen Kreisen eine tiefgehende Bewegung wegen der wachsenden fremden Concurrenz erhob. Die heute vorliegenden Daten geben dieser, damals nur mehr auf individueller, allerdings vielfacher Erfahrung beruhenden Missstimmung, eine reale Grundlage: Der Waarenverkehr Oesterreichs (excl. des Verkehres der edlen Metalle) schloss noch 1855 mit einem Plus von 3½ Mill. zu Gunsten der österreichischen Ausfuhr ab, während 1856 schon ein Mehr der Einfuhr von 13·2 Mill., dagegen 1857 von 32·2 Mill. nachgewiesen wurde. Die mit dem Jahre 1859 eingetretene und dauernde Entwerthung der Währung Oesterreichs, und die durch beschleunigte und abgekürzte Communicationen so sehr beförderten, früher nie erreichte Mengen und Werthe darstellenden Getreideexporte, gestalteten sofort die Handelsbilanz völlig zu dessen Gunsten, indem bei steter Zunahme der Ausfuhr die Einfuhr auf ihren Stand in den Jahren 1852—1853 zurückging. Mit diesem Umschwung der Verhältnisse verlor die Bewegung industrieller Kreise gegen gewisse Tarifsätze vorläufig ihre materielle Grundlage, und die Gewährung ausgedehn-

ter Zollermässigungen an einzelne Erwerbsgesellschaften, die Ursache vieler Beschwerden der Industriellen, insbesondere der Vertreter der Eisenindustrie, erscheint durch eine bindende officielle Erklärung für die Zukunft beseitigt.

Die bisher erwähnten Reformen der Zollgesetzgebung betreffen das allgemeine österreichische Zollgebiet, welches jedoch das gesammte Reich nicht umfasst und im Laufe der Jahre Erweiterungen und Beschränkungen erfahren hat. Heute umfasst dasselbe die Monarchie, mit Ausnahme Dalmatiens, welches seinen besonderen Zolltarif besitzt, und der Zollausschlüsse (die Halbinsel Istrien und die Freihäfen Triest, Venedig, Fiume, Buccari, Zengg, Portoré, Carlopago, endlich die freie Handelsstadt Brody in Galizien nächst der russischen Grenze), in welchen der mit Ausnahme der Gegenstände der Staatsmonopole völlig freie Handelsverkehr keiner Verzollung unterworfen ist. Ferner bildet das Fürstenthum Liechtenstein einen integrirenden Theil des allgemeinen österreichischen Zollgebietes — von 1854—1861 gehörte auch Istrien zu demselben, von 1853—1857 das Herzogthum Parma, von 1853—1859 Modena.

Der geltende Zolltarif von Dalmatien besteht seit dem 1. Mai 1857. Die eigenthümlichen Zustände dieses, ausgedehnter industrieller Thätigkeit entbehrenden, dem See- und Transito-Handel aber sehr günstig situirten Landes, bedingen für dasselbe eine besondere, den Verhältnissen angepasste Zollgesetzgebung.

Die officiellen Publicationen über den Handelsverkehr Oesterreichs erscheinen in mehrfachen Ausgaben:

In kürzester Frist nach Jahresschluss veröffentlicht das Rechnungsdepartement des k. k. Finanzministeriums die Ergebnisse des Ein- und Ausfuhrhandels im jüngsten Vorjahre des allgemeinen Zollgebietes und jenes von Dalmatien, in compendiöser Form und nach circa zwei Jahren den vollständigen Handelsausweis des bezüglichen Jahres. Derselbe schildert den Handelsverkehr nach seinen Hauptrichtungen u. s. w. im Detail, einschliesslich der Durchfuhr. Die „Tafeln zur Statistik“ der österreichischen Monarchie liefern auf Grundlage dieser Handelsausweise, für je dreijährige Perioden eine systematisch geordnete und vergleichende Uebersicht des österreichischen Handels.

Die statistischen Nachweisungen des Seehandels und des Seeverkehres der österreichischen Häfen überhaupt, werden von der k. k. Direction der administrativen Statistik in deren „Mittheilungen“ und Tabellenwerken mit thunlichster Beschleunigung veröffentlicht.

Die von der k. k. Direction der administrativen Statistik publicirten kleineren Sammelwerke enthalten in ihrer gedrängten Kürze, wie für das ganze Gebiet der Statistik, so auch insbesondere für jene des Ver-

kehres und Handels, Nachweisungen und vergleichende Zusammenstellungen, welche dem Privatstatistiker den rechten Weg zeigen und ebnen.

Einige Privat-Publicationen ergänzen in erwünschter Weise das Materiale der officiellen Nachweisungen, insbesondere hinsichtlich des Seeverkehres und des Seehandels. So beruht die Darstellung des Seehandels und -Verkehres der wichtigsten Seehandels-Stadt des Staates, Triest, auf der sehr vollständigen handels-statistischen Jahrespublication der Triester Handelskammer (Movimento della navigazione e commercio in Trieste nell' anno solare 1861). Diese Jahresberichte haben neben ihrer Vollständigkeit den grossen Vorzug, rasch zu erscheinen. — Für die Statistik der österreichischen Rhederei enthält das vom Lloyd publicirte Annuario maritimo neue Daten.

Endlich enthalten die Berichte der österreichischen Handelskammern und der grossen Erwerbsassociationen für bestimmte Kreise und Verhältnisse werthvolles Materiale.

Einfuhr und Ausfuhr.

Die Darstellung des Ein- und Ausfuhrhandels, wie sie folgt, beschränkt sich auf die Nachweisungen des Verkehres des grossen Zollgebietes und Dalmatiens mit dem Auslande. Dem Verkehre seewärts, welcher durch die Zollausschlüsse bewerkstelligt wurde, bleibt (bei der Seeschifffahrt) eine besondere Stelle vorbehalten, weil derselbe nicht ausschliesslich die Einfuhr nach und die Ausfuhr von österreichischem Gebiete, sondern auch theilweise Jene fremder Länder unter sich vermittelt. Der Verkehr des Zollgebietes wie Dalmatiens mit den Zollausschlüssen, welche dem allgemeinen Zollgebiete gegenüber als Ausland behandelt werden, erscheint somit bei der nachstehenden Darstellung des Verkehres des grossen Zollgebietes und Dalmatiens mit dem Auslande.

A. Einfuhr und Ausfuhr zum Verbrauche.

Die Nachweisungen über die Einfuhr und Ausfuhr beginnen mit dem Jahre 1831.

Im Jahre	Allgemeines österreichisches Zollgebiet Werth der Einfuhr [1] (Gulden)	Allgemeines österreichisches Zollgebiet Werth der Ausfuhr (Gulden)	Dalmatien Werth der Einfuhr (Gulden)	Dalmatien Werth der Ausfuhr (Gulden)
1831	68,550.193	79,829.535	1,932.941	3,458.336
1832	78,372.462	89,485.055	1,948.221	3,961.823
1833	81,568.268	91,189.335	2,251.119	5,592.975
1834	81,063.580	86,048.301	2,650.975	6,177.784
1835	91,976.375	88,621.446	2,353.859	4,516.839

[1]) Vor dem Jahre 1854 wurden die Handelsausweise nicht nach dem Sonnenjahre, sondern nach dem mit dem 1. November beginnenden Rechnungsjahre zusammengestellt. Die Nachweisungen des Jahres 1853 umfassen die Monate November und Dezember d. J. 1853.



Im Jahre	Allg. Zollgebiet Einfuhr	Allg. Zollgebiet Ausfuhr	Dalmatien Einfuhr	Dalmatien Ausfuhr
	Gulden		Gulden	
1836	99,532.171	96,565.840	2,275.125	5,597.622
1837	97,615 906	89,972.835	2,965.333	6,380.100
1838	103,333.017	105,446.427	3,127.343	5,040.043
1839	103,454.035	106,163.519	3,033.174	6,071.334
1840	111,108.097	108,401.887	3,832.507	5,254.462
1841	106,389.010	112,226.492	3,777.866	5,735.872
1842	111,305.185	108,586.719	3,988.523	5,421.297
1843	117,503.776	109,340.652	4,258.441	6,372.948
1844	120,769.166	115,119.716	4,223.366	5,192.173
1845	122,098.048	112,919.380	4,488.655	6,562.833
1846	133,079.348	107,112.498	4,109.069	5,925.076
1847	134,397.117	117,818.699	4,519.262	4,700.633
1848	87,895.990	48,679.047	3,375.775	4,305.979
1849	92,480.793	62,428.820	3,445.072	6,311.856
1850	166,903.202	110,089.831	4,684.819	6,499.636
1851	158,074.663	136,524.944	6,665.333	5,845.960
1852	209,329.849	195,814 828	6,939.247	5,308.900
1853	207,262.160	228,440.293	8,028.470	5,471.144
1854	219,165.017	228,924.871	8,012.896	4,948.989
1855	248,288.157	244,134.142	7,036.708	5,284.604
1856	301,194.829	263,928.641	7,833.603	4,894.928
1857	292,995.251	242,363.721	7,591.121	5,269.590
1858	308,285.925	275,599.871	9,385.789	7,250.524
1859	268,227.783	292,651.240	8,560.551	5,434.793
1860	231,226.702	305,197.493	8,066.667	5,573.347
1861	232,732.554	310.687.250	7,997.684	4,490.731

Bei der Vergleichung vorstehender Zahlen verdienen die im Laufe der Jahre eingetretenen Tarifreformen, die Umrechnungen der officiellen Werthe und die Territorial-Aenderungen des allgemeinen Zollgebietes die vollste Beachtung. Diese vielfachen Modificationen der Grundlagen der statistischen Nachweisungen machen die Vergleichung der einzelnen Perioden unter sich, durch welche hindurch die Aenderungen Geltung hatten, problematisch.

Aenderungen der officiellen Schätzungswerthe traten ein:

a) Für das allgemeine Zollgebiet. Im Jahre 1851 wurden neue Schätzungswerthe ermittelt; ebenso enthält der im Jahre 1852 zur Wirksamkeit gelangte Zolltarif neue Schätzungen; dieselben wurden wieder durch den Zolltarif vom Jahre 1854 geändert. Seit dem Jahre 1858 werden mehrfach in den Handelsausweisen Waarengattungen besonders nachgewiesen, welche vorher mit anderen eine Gruppe bildeten, wodurch für dieselben die Ermittlung eigener Werthe bedingt wurde. Auch die Umrechnung der Schätzungswerthe in die seit dem 1. November 1858 geltende neue Währung wurde nicht ohne einige Correcturen durchgeführt.

b) Die Schätzungswerthe des Verkehrs von Dalmatien wurden 1851 und 1857 (in welchem Jahre das Land einen neuen Zolltarif erhielt) einer Revision unterzogen.

Die Vergleichung der Werthe der Ein- und Ausfuhr des grossen Zollgebietes von 1831—1847, liefert das unerwartete Resultat, dass die Zunahme des Werthes der Einfuhr (93%), jene der Ausfuhr (45%) im gleichen Zeitraume überflügelte, so dass sich unter der Herrschaft des Prohibitivsystems bereits i. J. 1847 eine bedeutende Mehreinfuhr entwickelt hatte. Doch wird man sich der in Hain's Handbuch der Statistik [1]) vertretenen Meinung anschliessen müssen, dass die Ziffern der Werthe der Ein- und Ausfuhr von 1840—1847 den wahren Stand der Verhältnisse, welche sie schildern sollen, nicht entsprechen: und zwar, weil die Schätzungswerthe stationär blieben, während viele aus dem Auslande bezogene Waaren im Preise sanken, und die österreichische Industrie von 1831—1847 grosse Fortschritte machte, somit die i. J. 1831 als ordinäre bewertheten Exporte österreichischer Fabricate, später mit effectiv bedeutenderen Werthen, als ihre officiellen, in der Ausfuhr erscheinen.

Vom Jahre 1851 an bestimmen im Ganzen zutreffendere Schätzungen die Werthe des Waarenverkehres. Von 1851 bis 1858 nahm die Einfuhr um $95\cdot_{02}$, die Ausfuhr um $101\cdot_{88}$% zu, letztere zeigte jedoch 1858 noch ein Weniger von mehr als 33⅔ Mill. fl. gegenüber der Einfuhr. Die dauernde Störung der Valutaverhältnisse, welche von den ersten Monaten des Jahres 1859 datirt, zeigt nun sofort ihre Wirkung in der Verminderung der Einfuhr und Mehrung der Ausfuhr. Gegen den Einfuhrwerth des Jahres 1858 hat jener von 1861 um $13\cdot_{01}$% ab-, der Werth der Ausfuhr dagegen in der gleichen Periode um $12\cdot_{73}$% zugenommen, so dass sich seit drei Jahren die Handelsbilanz entschieden zu Gunsten Oesterreichs stellt.

Eine wesentliche Aenderung zu Gunsten der Ausfuhr beim wechselseitigen Verhältnisse zwischen der Ein- und Ausfuhr ergibt sich, wenn man den Betrag des Verkehres der edlen Metalle (gemünzten und ungemünzten) von den Gesammtwerthen des Ein- und Ausfuhrhandels in Abzug bringt. Die edlen Metalle ausgeschlossen [2]) war der Werth der

	Einfuhr	Ausfuhr		Einfuhr	Ausfuhr
1852 . . .	200,417.525	192,213.580	1857 . . .	266,532.200	234,353.225
1853 . . .	196,794.504	224,661.861	1858 . . .	257,342.913	229,712.972
1854 . . .	212,381.584	224,563.182	1859 . . .	199,898.435	217,540.561
1855 . . .	237,855.361	240,365.167	1860 . . .	196,380.207	252,612.608
1856 . . .	273,373.949	260,180.276	1861 . . .	204,203.014	281,239.090

Wenn man den Begriff „Waare" im weiteren Sinne so bestimmt, dass Waare jedes bewegliche Gut ist, welches entgeltlich veräussert wird, dann

[1]) Bd. 2, S. 518.
[2]) Vergl. die Zusammenstellung auf S. 138.



muss man unbedingt auch den Verkehr der edlen Metalle, die nach dieser Definition eben auch nur Waaren sind, dem ganzen Handelsverkehre zurechnen. Wir erklären uns als unbedingten Anhänger dieses von M. Chevalier so geistvoll und klar durchgeführten Principes, glauben aber, trotz der Qualität der edlen Metalle als Waare, denselben doch in der Statistik des Handels eine besondere Stelle anweisen zu müssen — und zwar, weil es die natürliche Bestimmung dieser Waarengattung ist, im Aussenhandel der Staaten als ausgleichendes Medium zu wirken, wie sie im individuellen Verkehr das anerkannte Entgelt bilden. Doch im Verkehre Oesterreichs mit dem Auslande ist dieses Motiv weniger Ursprung und Bestimmung der Bewegung der edlen Metalle: hier sind es grosse Creditsoperationen des Staates oder einiger Institute, welche die *Einfuhr* edler Metalle aus dem Auslande herbeiführten; deren *Ausfuhr* geschah seit 1859 jedenfalls nicht zur Ausgleichung der sehr activen Handelsbilanz, sondern wurde bedingt durch die in effectiver Währung zu bewerkstelligende Verzinsung der im Besitze des Auslandes befindlichen österreichischen Creditspapiere. Entsprechen die obigen officiellen Werthe der Ein- und Ausfuhr deren effectiven Werthen, dann bedurfte der österreichische Verkehr mit dem Auslande in den jüngsten zehn Jahren nur dreimal der österreichischen Baarstocks, um seine Bilanz mit dem Auslande auszugleichen (1856, 1857, 1858, in diesen Jahren zusammen 75 Millionen), während derselbe in den übrigen acht Jahren dem Reiche ein Mehr von baaren 185·4 Mill. zuführte.

Die Ziffern der Werthe der Ein- und Ausfuhr excl. des Verkehres der edlen Metalle, weisen ferner bezüglich der Zu- oder Abnahme Resultate nach, welche mit jenen aus den Werthen der Total—Ein- und Ausfuhr berechneten nicht ganz in Uebereinstimmung stehen. So fiel die Einfuhr excl. der edlen Metalle, nachdem sie von 1856—1858 ihren Maximalstand von 257·3 bis 273·4 Mill. erreicht hatte, in den folgenden Jahren sofort wieder auf den Stand der Jahre 1852—1853, während die Ausfuhr excl. der edlen Metalle von 1852—1856 stetig zu- (um 35·4%), von 1856—1859 um 16·4 abnahm und von letzterem Jahre an, in raschem Aufschwunge, nach zwei Jahren ihren Maximalstand erreichte (Zunahme i. J. 1861 gegen 1852 um 46·4%). Dies Endresultat gereicht unzweifelhaft der österreichischen Volkswirthschaft zum grossen Vortheil: führte doch der Aussenhandel dem erschöpften Edelmetall-Vorrathe des Reiches in den letzten drei Jahren 151 Millionen baar zu. Wenn der ganze Betrag dieser Summe in den Jahresausweisen nicht in der Einfuhr von edlen Metallen nachgewiesen wird, so ist zu erinnern, dass nur die zollamtlich behandelten Geldsendungen in die Handelsausweise verzeichnet werden, dass ferner häufig die österreichischen Rimessen auf das Ausland von dort aus mit Coupons von im Auslande befindlichen Werthpapieren bezahlt wurden, und diese

Sendungen von Coupons erscheinen nicht unter den Gegenständen der österreichischen Einfuhr. In der Wirkung ist dieser Zahlungsmodus natürlich für Oesterreich gerade so günstig als die Zusendung edler Metalle — der Saldo der Coupons blieb im Lande, und um so viel weniger strömte baares oder circulirendes Capital überhaupt aus demselben.

Ob aber ohne die Störung der Valutaverhältnisse, welche die in Silber zu zahlenden Zölle zur Belastung der Einfuhr um ein Bedeutendes erhöht, während die Ausfuhr durch die in der entwertheten Valuta zahlbare inländische Production gefördert wird, ob ohne diese Störung dasselbe günstige Ergebniss des Aussenhandels eingetreten wäre? Nach Analogie des Ganges des Handels in den Jahren 1854—1858 ist daran sehr zu zweifeln. Es ist ferner nicht zu vergessen, dass neben den Valutaverhältnissen der grosse Getreide-Export in den Jahren 1860—1861, der so sehr zur Herstellung der Activ-Bilanz beitrug, durch Misswachs im westlichen Europa, also durch ein Ereigniss herbeigeführt wurde, das ausserhalb des Einflusses österreichischer Verhältnisse liegt.

Die Einfuhr Dalmatiens ist seit 1831 bis 1861 auf das Vierfache ihres damaligen Werthes gestiegen, während die Ausfuhr dieses Landes beiläufig auf dem Stande verblieben, den sie zu Beginn ihrer Nachweisungen einnahm.

1) Waarengruppen- und -Gattungen der Einfuhr und Ausfuhr zum Verbrauche im Jahre 1861 [1].

a) des allgemeinen Zollgebietes.

Die Werthe der Einfuhr und Ausfuhr vertheilten sich nach den *Classen des Zolltarifes:*

Waarengattungen nach den Zolltarifsclassen:	Werth, Gulden Einfuhr	Werth, Gulden Ausfuhr
Colonialwaaren und Südfrüchte	15,849.737	5.780
Tabak und Tabakfabricate	2,723.647	588.806
Garten- und Feldfrüchte	12,299.963	45,538.696
Thiere	17,507.927	9,309.386
Thierische Producte	7,189.941	4,355.125
Fette und Oele	13,357.885	3,842.076
Getränke und Esswaaren	2,203.119	3,940.300
Brenn-, Bau- und Werkstoffe	5,670.534	24,897.510
Arznei-, Parfumerie-, Farb-, Gerb- u. chem. Hilfs-Stoffe	17,434.367	4,303.386
Metalle, roh und als Halbfabricat	33,505.135	35,541.670
Webe- und Wirkstoffe	47,523.596	35,646.949
Garne	21,169.668	2,582.215

[1]) Die folgenden Nachweisungen beruhen auf dem summarischen Handelsausweise, welcher in kurzer Frist nach Jahresschluss veröffentlicht wird. Dessen Nachweisungen erhalten zwar nachträglich, bei Herausgabe des umfassenden Tabellenwerkes, einige Correcturen. Wir hielten es für angezeigt, die Darstellung der Ein- und Ausfuhr, selbst auf Kosten einiger Berichtigungen auf diese neueste Quelle zu stützen, welche freilich nur die Ein- und Ausfuhr zum Verbrauche mittheilt. Für die übrigen Parthien der Handelsstatistik sind wir auf die ausführlichen Berichte v. J. 1859 angewiesen.

Waarengattungen nach den Zolltarifsclassen:	Werth, Gulden Einfuhr	Gulden Ausfuhr
Webe- und Wirkwaaren	9,968.830	48,721.535
Papier und Papierwaaren	1,222.295	5,126.321
Leder und Lederwaaren	5,333.000	13,505.300
Holz-, Glas- und Thonwaaren	3,270.886	22,872.411
Metallwaaren	2,670.058	16,362.674
Land- und Wasserfahrzeuge	324.000	3,953.000
Maschinen und kurze Waaren	6,238.074	22,493.852
Chem. Producte, Farb- und Fettwaaren .	2,018.442	4,499.938
Literar. und Kunst-Gegenstände	5,251.470	2,493.560
Abfälle	—	106.758
Zusammen	232,732.554	310,687.259

Der üblichen Eintheilung des gesammten Waarenverkehres in vier *Waarengruppen* folgend, enthält die nachstehende Uebersicht die wichtigsten Waarengattungen der Ein- und Ausfuhr. Wir beschränken uns auf die Nachweisung nur jener Waarengattungen, deren Werth in der Ein- oder Ausfuhr den Betrag von 100,000 fl. überschritt.

Waarengattungen	Einfuhr Menge	Einfuhr Werth	Ausfuhr Menge	Ausfuhr Werth
	Centner	Gulden	Centner	Gulden
	A. Verzehrungs-Gegenstände:			
Colonialwaar. u. Südfrüchte[1]:				
Cacao, roh	5.366	107.320	—	—
Kaffee, roh	408.830	10,629.580	—	—
Gewürze, gemeine . . .	27.455	549.100	—	—
feiner und feinster Art .	8.038	643.040	—	—
Südfrüchte, feine . .	90.739	1,633.302	—	—
„ mittelfeine .	117.171	585.855	—	—
„ gemeine . .	59.042	118.084	—	—
Thee	4.130	702.100	—	—
Zucker, raffinirt	10.068	201.360	289	5.780
Tabak, Tabakfabricate . .	51.024	2,723.647	51.802	588.806
Garten- und Feldfrüchte:				
Gartengewächse, frisch .	143.473	143.473	154.948	154.948
zubereitet, getrockn. etc.	51.324	256.620	12.714	63.570
Obst, frisch	36.291	72.582	163.966	327.932
„ zubereitet . . .	29.846	208.922	147.080	1,029.560
Getreide und Hülsenfrüchte:				
Weizen u. Spelz oh. Hülsen	478.450	1,674.575	5,863.847	20,523.464
Roggen, Halbgetreide, Hirse u. s. w.	626.067	1,878.201	333.306	999.918
Mais	707.707	2,300.048	1,146.815	3,727.149
Hülsenfrüchte	29.969	134.859	189.696	853.632
Gerste, Malz	203.828	428.038	473.158	993.632
Hafer	105.773	211.536	765.342	1,530.684
Reis, enthülset	59.878	538.902	91.514	823.626
Mehl u. sonst. Mahlproducte	273.573	2,188.584	795.060	6,360.480

[1]) Die *Kategorien* bezeichnen die Zolltarifs-Classen, welche behufs der Eintheilung in Waarengruppen mehrmals zu theilen waren.

Waarengattungen	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge	Werth	Menge	Werth
	Centner	Gulden	Centner	Gulden
Hopfen	—	—	19.933	1,993.300
Oelsaat	114.586	1,375.032	343.013	3,430.130
Kleesaat	5.698	142.450	101.227	2,530.675
Sämereien, n. bes. benannte	18.149	452.475	3.482	87.050
Anis und Kümmel	10.384	142.608	—	—
Thiere:				
Häringe	62.161	310.805	—	—
Stockfische u. a. gesalz. Seefische	35.892	537.435	—	—
Fische, n. bes. ben., zubereit.	15.468	267.665	—	—
Ochsen und Stiere (Stück)	86.221	5,173.260	47.662	2,859.720
Kühe "	40.037	1,601.480	20.018	800.720
Kälber "	17.256	172.660	42.382	423.820
Jungvieh "	3.127	61.248	11.661	233.220
Schafe und Ziegen "	146.301	585.204	95.878	383.512
Schweine "	540.050	8,100.750	236.851	3,552.765
Thierische Producte:				
Käse	29.562	1,141.386	13.502	675.100
Fette:				
Butter	3.468	104.040	53.320	1,599.600
Getränke und Esswaaren:				
Bier	12.458	76.274	94.314	568.264
Branntwein, Spiritus	1.812	27.180	78.539	1,178.085
Arrack, Rum	10.138	253.450	1.493	37.325
Wein, in Flaschen u. Krügen	7.114	334.358	3.618	170.046
" in Fässern u. Schläuchen	96.551	474.235	196.561	1,965.610
Brodt, gemeines	28.586	178.662	—	—
Esswaaren, feine	6.349	802.890	—	—
Summe (incl. der nicht bes. angeführten Verzehrungsgegenstände)	—	50,496.785	—	60,810.885
B. Rohstoffe:				
Thierische Producte:				
Felle, Häute, roh, gemeine	186.661	5,599.830	16.594	497.970
nicht bes. im Zolltarife benannte	1.287	160.875	661	82.625
Federn	—	—	42.329	2,964.870
Brenn-, Bau- und Werkstoffe:				
Brennholz (100 □ C. Fuss)	5,272.400	421.792	3,813.500	385.080
Werkholz gem. "	6,088.900	3,196.671	43,079.100	22,616.527
Stein- und Braunkohlen	5,357.126	1,339.281	5,884.558	1,571.139
Meerschaum	2.792	418.800	—	—
Graphit	—	—	82.098	328.392
Webe- und Wirkstoffe:				
Baumwolle, rohe	879.196	28,134.272	—	—
Flachs, Hanf	139.400	2,788.000	77.531	1,550.760
Schafwolle, rohe	221.727	10,421.169	220.533	25,361.295
Seidengalleten (Cocons)	239	17.295	5.104	382.800
Seide, roh, unfilirt	744	744.000	4.475	6,712.500
Seidenabfälle, ungesponnen	686	36.358	4.798	254.294
Summe (incl. d. n. bes. angeführten Rohstoffe)	—	53,603.580	—	62,703.764

Waarengattungen	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge	Werth	Menge	Werth
	Centner	Gulden	Centner	Gulden
	C. Halbfabricate und Fabrications-Stoffe:			
Colonialwaaren:				
Zuckermehl, Rohzucker .	31.700	352.635	—	—
Syrup	34.578	276.624	—	—
Fette und fette Oele:				
Schweinfett, Speck, Wallrath	1.223	30.475	65.246	1,631.150
Fischthran	48.206	771.296	356	5.696
Fette, nicht bes. benannte	86.347	1,640.593	6.470	122.930
Oliven-Oel in Fässern und Schläuchen . . .	189.728	5,312.384	1.440	40.320
Oliven-Oel, mit Terpentin- od. Rosmarinöl vermengt	81.477	2,036.925	—	—
Cocos- u. Palmöl in Fässern	29.510	472.160	16	256
Oele, Fette, nicht bes. benannte, in Fässern .	39.969	999.225	15.560	389.000
Hanf-, Lein-, Rübsöl . .	79.422	1,985.550	—	—
Thierische Producte: Wachs	2.359	215.550	—	—
Arznei-, Parfümerie-, Farb-, Gärbe-, chemische Hilfs-Stoffe:				
Arznei-, u. Parfümeriestoffe, edle	6.952	347.600	—	—
Arznei- u. Parfümeriestoffe, edelster Art	1.519	546.840	197	88.650
Farbhölzer in Blöcken .	188.547	1,131.282	381	2.286
Bablah, Dividivi, Catechu, jap. Erde	12.702	254.040	10	200
Eicheln und Eichelhülsen	39.266	174.862	887	6.209
Knoppern u. Knoppernmehl	78.824	551.768	19.224	134.568
Krapp, Waid, Wau . . .	31.389	941.670	2.253	27.036
Saflor	3.170	174.350	11	605
Cochenille, Sylvester, Kermes	2.731	819.300	386	115.800
Krapp-Extracte, Garancin, Garancinette	20.698	1,241.880	23	1.380
Indigo	12.403	4,961.200	362	144.800
Farbholz-, Gärbestoff-, Cochenille- etc. Extracte .	17.425	1,045.500	1.561	78.050
Terpentin-, Pech-, Theeröl	14.203	355.125	—	—
Gummen, Harze, n. bes. ben. Pflanzensäfte	30.354	1,062.390	—	—
Kochsalz	409.162	204.581	1,289.639	1,289.639
Schwefel	114.063	570.315	—	—
Chilisalpeter	59.390	593.900	—	—
Pottasche	—	—	21.569	258.828
Weinstein, roh	—	—	13.079	392.370
Soda	128.013	1,024.104	—	—
Mineralwässer, natürliche	7.210	72.100	42.359	423.590
Spiessglanz, Wasserglas .	—	—	7.513	225.390
Weinstein, raffinirt, krystallisirt	—	—	3.422	119.770
Schwefelsäure, Salzsäure .	3.310	39.720	15.428	185.136
Salmiakgeist, Borax, Weinsteinsäure	3.403	170.150	2.213	110.650

Waarengattungen	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge	Werth	Menge	Werth
	Centner	Gulden	Centner	Gulden
Blei- und Zinkweiss . .	1.792	44.800	8.109	202.725
Blau- u. chroms. Kali, Grünspan, Massicot	3.047	304.700	1.003	100.300
Metalle:				
Eisen, rohes	223.748	559.369	16.482	57.687
„ gefrischtes . . .	10.809	70.285	79.905	799.050
Stahl	2.607	78.210	95.984	1,919.680
Eisenblech, schwarzes, unpolirte Eisenplatten	4.001	60.015	15.430	231.450
Tyres	10.058	140.812	—	—
Eisendraht	2.326	34.890	20.246	303.690
Eisenguss, roher . .	23.445	140.670	44.627	312.389
Quecksilber	—	—	2.813	365.690
Zink, roh	38.109	304.872	3.628	29.024
„ in Platten, Blechen	13.022	195.330	1.586	23.790
Kupfer, roh	35.407	2,230.641	9.373	562.380
Nickel, roh	215	107.500	71	35.500
Zinn	11.430	685.800	—	—
Kupfer, in Tafeln, Blechen, Drähten	—	—	5.298	423.840
Messing	—	—	2.622	222.870
Nickel, Packfong, Zinn und Metallgemische, gegossen gezogen etc.	—	—	5.283	528.300
Webe- und Wirkstoffe:				
Seide, roh, filirt . . .	3.187	4,143.100	631	1,198.900
„ -Abfälle, gesponnen ungefärbt	420	119.700	144	41.040
Seide, weissgemacht, gefrb., „ gesp. Abfälle, gefärbte	227	357.525	90	141.750
Garne:				
Baumwollgarn, roh . .	182.708	10,962.480	1.366	75.130
„ gebleicht, 3- od. mehrdräht., gezwirnt, ungebleicht	3.747	393.435	298	26.820
Baumwollgarn, gefärbt .	14.725	1,987.875	1.810	226.250
Leinengarne, roh . . .	27.477	1,316.160	29.522	1,328.490
„ gezwirnt .	1.565	179.975	2.033	213.465
Wollengarne, roh . . .	34.830	5,746.950	3.892	583.800
„ gefärbt, drei- oder mehrdrähtig, gezw.	2.877	546.830	501	90.180
Leder:				
Leder, gemeines . . .	21.943	2,194.300	13.156	1,315.600
„ halbgare Ziegen- und Schaffelle	23.364	1,168.200	—	—
rohes Meschinleder aus der Türkei	4.481	224.050	—	—
Leder, feines	1.690	456.300	892	223.000
Summe (incl. der n. bes. angef. Halbfabricate) .	—	67,285.814	—	18,149.317

Waarengattungen	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge	Werth	Menge	Werth
	Centner	Gulden	Centner	Gulden
		D. Fabricate:		
Webe- und Wirkwaaren:				
Baumwollwaaren, gemeine	83	8.715	2.370	248.850
" mittelf. .	3.000	850.000	24.369	5,483.025
" feine .	936	380.490	4.453	1,647.610
" feinste .	127	190.500	140	196.000
Leinenwaaren, Seilerwaar.	2.201	66.030	12.054	361.620
" gemeinste	301	35.585	35.609	2,848.720
" gemeine .	89	14.240	23.282	3,492.300
" mittelfeine	26	10.840	3.697	1,478.800
" feine . .	80	96.000	3.737	4,110.700
" feinste .	2	8.000	55	198.000
Wollenwaaren, gemeinste	615	92.080	5.338	400.350
" gemeine .	536	69.680	27.891	3,346.920
" mittelfeine	5.465	2,186.000	20.212	7,276.320
" feine . .	518	256.650	5.316	2,525.100
" feinste .	21	33.600	1.770	2,655.000
Seidenwaaren, feine . .	1.984	4,563.200	553	1,161.300
" gemeine, gemischte	882	532.800	5.213	3,023.540
Wachstuch, feines . .	1.630	171.150	—	—
Kleidung. u. Putzw. gemeine	269	48.420	5.043	857.310
" " feine .	90	90.000	4.962	4,465.800
" " feinste	113	339.000	1.039	2,805.300
Waaren aus Stroh, Bast etc., Papier und Papierwaaren:				
Bast- und Strohhüte . .	—	—	169	236.600
Papier, gemeinstes . .	14.286	163.000	26.651	399.765
" gemeines . . .	3.445	86 205	30.514	701.822
" feines	2.733	259.635	37.569	3,193.365
" feinstes . . .	279	334.800	109	109.000
Papierarbeiten	1.800	178.900	1.860	176.700
Papiertapeten	660	132.000	305	54.900
Leder- und Gummiwaaren, gemeine	1.308	387.480	8.035	2,410.500
Leder- und Gummiwaaren, feine	774	44.350	6.411	8,975.400
Handschuhe	16	378.200	264	580.800
Holz-, Glas-, Thonwaaren:				
Holzwaaren, gemeinste .	48.854	488.540	77.755	777.550
" gemeine .	3.130	78.250	11.507	287.675
" feine . . .	2.832	251.365	36.203	2,896.240
" feinste . .	3.531	714.920	7.357	1,544.970
Glas, gemeinstes . . .	2.383	31.584	35.625	427.500
" gemeines . . .	13.693	276.953	62.081	1,303.701
" mittelfeines . . .	6.322	360.270	34.273	2,910.145
" feines u. Spiegel, n. über 284□" messend	409	61.350	80.454	10,861.290
Spiegel, über 284□" messend	1.218	255.780	2.604	546.840
Thonwaaren, gemeinste .	52.686	158.058	21.697	65.091
" feine . .	714	44.982	5.350	321.000
" feinste . .	1.272	508.800	2.086	792.680

Waarengattungen	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge	Werth	Menge	Werth
	Centner	Gulden	Centner	Gulden
Metallwaaren:				
Eisenwaaren, gemeinste .	16.280	526.600	60.126	1,202.520
„ gemeine .	11.407	410.652	102.474	3,689.064
„ feine . .	6.040	1,510.000	14.454	3,396.690
„ Waffen und -Bestandtheile . . .	1.294	388.200	23.664	7,099.200
Waaren aus anderen unedl. Metallen	—	—	8.480	975.200
Land- und Wasserfahrzeuge:				
Schiffe, hölzerne (Tonnen Tragfähigkeit) . . .	—	—	145.920	2,918.400
Personenwagen, ungepolstert (Stück) . . .	—	—	2.165	433.000
Personenwagen, gepolstert (Stück)	—	—	1.368	547.200
Eisenbahnwagen . . .	72	384.000	8	36.000
Instrumente, Maschinen und kurze Waaren:				
Instrumente, wissenschaftl.	—	—	2.239	671.700
Klaviere	—	—	6.731	484.632
Maschinen, eiserne . .	125.215	2,504.300	46.973	939.460
nicht bes. benannte .	1.989	198.900	1.210	121.000
mechanische Web-, Rund Stühle	13.043	195.645	—	—
Kurze Waaren, feinste .	108·182	2,163.600	277	4,986.000
feine	612·57	441.394	5.726	4,294.500
gemeine	598	312.800	22.972	10,337.400
gemeinste	2.077	415.400	3.662	659.160
Chemische Producte, Farb-, Fett- und Zündwaaren:				
Farbwaaren, feine . .	1.349	350.740	2.536	532.560
Chem. Producte, n. bes. ben.	10.314	1,064.070	10.075	957.125
Stearin- u. Wallrathkerzen	—	—	8.481	551.265
Seife, gemeine	14.506	261.000	1.978	31.648
Zündwaaren, gemeine .	—	—	57.925	2,027.375
Literarische u. Kunstgegenstände:				
Büch., Karten, Musikalien	19.642	4,615.870	10.104	2,273.400
Bilder auf Papier . .	908	635.600	344	220.160
Summe (incl. der n. bes. angef. Fabricate) .	—	32,254.185	—	138.489.991
	Zu keiner der vorstehenden Gruppen gehörende Gegenstände:			
Pferde (Stück)	7.522	562.650	13.045	978.375
Abfälle	—	—	35.389	106.758
Contanten u. edle Metalle	3.429·06	28,529.540	3.821·93	29,448.160

Der Werth der Ein- und Ausfuhr vertheilt sich nach den *Waarengruppen* percentweise:

	% der Einfuhr:	% der Ausfuhr:
Verzehrungsgegenstände	21·69	19·57
Rohstoffe	23·03	20·16
Halbfabricate und Fabrications-Stoffe	28·92	5·84
Fabricate	13·86	44·58
Contanten und andere Gegenstände	12·50	9·83

Bis zum Jahre 1852 sonderte auch die österreichische amtliche Handels-Statistik den Waarenverkehr nach Gruppen, und zwar in: Natur- und landwirthschaftliche Erzeugnisse, Halbfabricate und Fabricationsstoffe, Ganzfabricate. Mit diesen Gruppen vermögen wir unsere Eintheilung in Einklang zu bringen, wenn wir aus der Letzteren die Fette und Oele den Natur- und landwirthschaftlichen Erzeugnissen (nach unserer Eintheilung die Gruppe der Verzehrungsgegenstände), die Rohstoffe (mit Ausnahme der Brenn-, Baumaterialien und Pferde, welche den „Natur- und landwirthschaftlichen Erzeugnissen“ zuzurechnen), ferner die Contanten und Abfälle den Halbfabricaten zuzählen. So betrug der ausländische Verkehr nach diesen Hauptabtheilungen:

im Jahre	Natur- und landwirthschaftliche Erzeugnisse	Fabrications-Stoffe und Halbfabricate	Ganzfabricate
		Werth, Gulden	
		Einfuhr	
durchschnittlich 1831—1840	48,440.000	38,736.000	4,581.000
durchschnittlich 1841—1847	58,455.000	54,978.000	7,030.000
1850	77,461.000	81,672.000	7,770.000
1861	[1]) 69,375.000	131,104.000	32,254.000
		Ausfuhr	
durchschnittlich 1831—1840	19,968.000	47,608.000	26,597.000
durchschnittlich 1841—1847	27,569.000	52,588.000	32,245.000
1850	19,871.000	50,273.000	39,946.000
1861	90,104.000	82,093.000	138,490.000

Nach Percenten entfielen sonach von dem Werthe der Ein- und Ausfuhr auf die:

im Jahre	Natur- u. landwirthschaftl. Erzeugnisse % der Einfuhr	Ausfuhr	Fabricat.-Stoffe u. Halbfabricate % der Einfuhr	Ausfuhr	Ganzfabricate % der Einfuhr	Ausfuhr
1850	46·4	18·1	48·9	45·6	4·7	36·3
1861	29·8	29·0	56·4	26·4	13·9	44·6

Also hat die Ausfuhr von Natur- und landwirthschaftlichen Erzeugnissen gegen die Vorjahre nicht nur absolut zugenommen (sich fast verdrei-

[1]) Abgesehen von den Aenderungen der officiellen Werthen, ist die Verringerung der Einfuhr an Waaren dieser Gruppe i. J. 1861 gegen das Jahr 1850 vorzugsweise der von 565.000 Ctrn. auf 31.700 Ctr. herabgesunkenen Einfuhr von Rohzucker, ferner der Abnahme der Einfuhr von Tabak (1861 weniger 35.000 Ctr.) zuzuschreiben — endlich fand i. J. 1851 eine abnorm bedeutende Einfuhr von Weizen (901.660 Ctr.) statt.

facht), sondern auch im Verhältnisse zur gesammten Ausfuhr selbst. Nach obiger Uebersicht zeigt auch die Ausfuhr von Halbfabricaten eine absolute Vermehrung um 32 Millionen fl. Dagegen ist der Antheil der Fabricationsstoffe, Halb- und Ganzfabricate in der Einfuhr von $53{\cdot}_{6}\%$ auf $60{\cdot}_{3}\%$ gestiegen. Insoferne schliesslich die Einfuhr an Natur- und landwirthschaftlichen Erzeugnissen fast auf ihrem früheren Werthe stehen geblieben ist, und nachweisbar eine starke Quote früher importirter, aber in unserer Zone cultivirbarer (Zucker, Tabak) Stoffe, nunmehr durch die inländische Production Oesterreichs hergestellt wird, so muss eine entsprechend vermehrte Einfuhr exotischer Verzehrungsgegenstände stattgefunden haben — wie in der That geschehen. Ueberblicken wir die Reihe dieser aus der Prüfung des Waarenverkehres nach dessen Gruppen resultirenden Ergebnisse, so erhellt aus ihrer Gesammtheit klar und bestimmt der mächtige Fortschritt, in welchem die Production und der Consum Oesterreichs seit dem Jahre 1850 begriffen.

Die Vergleichung mit der Gruppirung des Waarenverkehres des Zollvereins ergibt, dass der Zollverein relativ zur Gesammteinfuhr mehr Verzehrungsgegenstände und Rohstoffe, dagegen weniger Halbfabricate und Fabricate als Oesterreich einführt, und verhältnissmässig viel mehr Halbfabricate und Fabricate exportirt, während die Ausfuhr von Verzehrungsgegenständen, und insbesondere von Rohstoffen (Holz) aus Oesterreich relativ bedeutender war.

Die Darstellung der Ein- und Ausfuhr nach Waarengattungen und Waarengruppen, lieferte bisher deren Beträge im Verkehr des Jahres 1861, und eine Vergleichung der Werthe der grossen Waarengruppen mit den bezüglichen Werthen früherer Jahre. Diese Darstellung bedarf der Ergänzung durch *geschichtlich-vergleichende Nachweisungen der Bewegung des Verkehres der wichtigsten Waarengattungen nach deren Mengen:*

Gruppe der Verzehrungsgegenstände.

Als wichtigste Einfuhrartikel dieser Gruppe erscheinen zuvörderst die Colonialwaaren, und unter denselben der Kaffee.

Die Einfuhr an Kaffee betrug:

	Ctr.		Ctr.
durchschnittl. 1831—40	104.134	1856	379.153
durchschnittl. 1841-50	180.794	1857	394.440
1851	289.019	1858	428.359
1852	311.533	1859	390.692
1854 [1])	277.437	1860	399.279
1855	377.594	1861	408.830

[1]) Die Mengen des Verkehres i. J. 1853 werden in der folgenden Darstellung nicht verzeichnet, weil die Ausweise dieses Jahres nicht 12 sondern 14 Monate umfassen (vergl. die Note auf S. 121).

Die Zunahme der Einfuhr ist absolut und relativ bedeutend. Der Consum betrug pr. Kopf der Bevölkerung i. J. 1854: $0 \cdot_{79}$ Pfund, im Jahre 1861 dagegen [1]): $1 \cdot_{07}$ Pfund.

Die Einfuhr erfolgte i. J. 1859 [2]) vorzugsweise über: den Zollverein (262.088 Ctr., insbesondere über Sachsen 177.760 Ctr., Bezüge aus Hamburg und Holland), die fremden italienischen Staaten 10.576 Ctr., Triest 74.569 Ctr., Venedig 34.476 Ctr., Fiume und andere Häfen am adriatischen Meere 7.867 Ctr. — Die Einfuhr seewärts hat abgenommen, dieselbe war i. J. 1847 137.700 Ctr., während sie heute 116.912 Ctr. beträgt. Insbesondere importirte Triest im genannten Jahre 102.900 Ctr. So ist die Mehrung des Verbrauches von Kaffee ausschliesslich dem Verkehre der norddeutschen Häfen zu Gute gekommen.

Die Einfuhr von Zuckermehl für Raffineure betrug von 1831 bis 1840 durchschnittlich jährl. 457.426 Ctr., von 1841—1850: 568.893 Ctr. und war bis zum Jahre 1856 (Einf. 653.000 Ctr.) in Zunahme; sie verminderte sich von da an (1858 Einf. 505.903 Ctr.) und fiel sofort mit dem Eintreten des Disagio i. J. 1859 auf 172.974, 1860 auf 35.152 Ctr. und verbleibt auch im Jahre 1861 auf diesem unbedeutenden Stande. Ein- und Ausfuhr von Zuckerraffinaten sind von keinem Belange.

Mit den grössten Mengen und Werthen, insbesondere der Ausfuhr, erscheint bei der Gruppe der Verzehrungsgegenstände der Verkehr von Cerealien:

im Jahre	Weizen, Spelz		Roggen, Halbgetreide, Mais, Hülsenfrüchte		Gerste, Malz, Hafer	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
	Centner					
durchschnittlich 1831—1840	373.853	426.236	606.232	680.933	259.311	300.408
1841—1850	489.365	490.232	845.528	597.517	350.818	294.069
im Jahre 1851	769.996	277.086	1,685.334	684.403	655.450	164.105
1852	1,263.605	188.867	2,866.382	460.069	574.212	128.171
1854	2,097.846	289.067	3,911.441	702.569	621.917	165.602
1855	1,554.296	369.968	2,536.609	1,826.352	410.092	252.964
1856	685.534	1,081.105	1,629.856	2,877.454	445.027	692.641
1857	621.218	1,607.509	1,386.812	884.213	493.270	897.549
1858	701.109	998.817	1,452.233	754.816	507.641	594.380
1859	717.522	545.962	1,045.925	928.630	699.134	681.461
1860	448.108	2,796.096	1,258.169	2,415.904	335.581	1,824.538
1861	478.450	5,863.847	1,363.743	1,669.817	309.605	1,238.500

Die Ausfuhr von Weizen ist seit 1856 in steter Zunahme, nur das Kriegsjahr 1859 brachte Unterbrechung derselben. Der Umfang des Weizenexportes der Jahre 1860—1861 ist früher nie erreicht worden. Denselben begünstigten allerdings die Agioverhältnisse und die Missernten

[1]) Die Bevölkerung in runder Summe zu 38 Mill. angenommen (nach der Zählung von 1857: 37,755.000).
[2]) Bezüglich der Angabe der Richtungen des Verkehres müssen wir auf das grosse handelsstatistische Tabellenwerk zurückgreifen.



im westlichen und nordwestlichen Europa, aber gewiss mehr noch die Vollendung von Schienenstrassen (insbesondere der Linien Ofen-Stuhlweissenburg-Kanisza und Stuhlweissenburg-Neu-Szöny), welche der reichen Production des westlichen und mittleren Ungarn den Verkehrsweg nach Triest eröffneten und ausgiebigen Export seewärts förderten. Mit dem Tage, an welchem die ungarischen Eisenbahnlinien in directe und abgekürzte Verbindung mit Triest gesetzt wurden, ist der Getreideexport vorwiegend letzterem Seehandelsplatze zugelenkt worden. (Vergl. die bezüglichen Ziffern des Handels von Triest. S. 171). Im Jahre 1860 wurden auf der südlichen Staatsbahn 3,923.200 Ctr. Getreide befördert, 1861 aber 8,594.320 Ctr., davon auf der Linie Wien-Triest 7,512.700 Ctr. — Der Verkehr in Roggen, Mais, Hülsenfrüchten, Gerste, Hafer wies bis 1860 in der Ein-, wie in der Ausfuhr im Ganzen gleiche Mengen nach; seit 1860 zeigt auch die Ausfuhr dieser Stoffe, insbesondere jene von Gerste, Hafer bedeutende Zunahme.

Gruppe der Rohstoffe.

Die wichtigsten Waarengattungen von deren Verkehr bilden die Webstoffe: Baumwolle, Schafwolle. Der Verkehr in Seide hat nach der Abtretung der Lombardie sehr an Bedeutung verloren.

Mit den grössten Mengen erscheint die Einfuhr von Baumwolle:

durchschnittl.	Ctr.		Ctr.
1831—1840	213.715	1856	778.814
1841—1850	430.282	1857	723.544
im Jahre 1851	429.868	1858	800.143
1852	704.425	1859	723.699
1854	645.720	1860	896.651
1855	693.989	1861	879.196

Die Einfuhr von roher Baumwolle war bis zu dem Jahre 1852 mit einem Einfuhrzolle belegt; nach dessen Aufhebung entwickelte sich dieselbe kräftig. Immerhin ist jedoch der jährliche Consum von Baumwolle im Zollverein um circa 40% stärker als in Oesterreich.

Die Einfuhr erfolgt land- und seewärts (egyptische und ostindische Baumwolle). Im Jahre 1858 über die Zollvereinsgrenzen 452.759 Ctr., über Triest 204.326 Ctr. Venedig 27.200 Ctr.

In der Ein- und Ausfuhr liefert der Verkehr in Schafwolle bedeutende Quantitäten:

durchschnittlich	Einfuhr Ctr.	Ausfuhr Ctr.		Einfuhr Ctr.	Ausfuhr Ctr.
1831—1840	49.143	145.340	1856	184.298	233.792
1841—1850	62.936	127.287	1857	236.346	186.791
im Jahre 1851	101.850	76.457	1858	161.059	188.055
1852	135.586	113.412	1859	188.230	279.740
1854	291.774	157.641	1860	219.022	244.301
1855	222.449	204.008	1861	221.727	220.533

Die Einfuhr besteht überwiegend aus groben, die Ausfuhr dagegen zumeist aus feinen und hochfeinen Sorten. Letztere wurde deshalb in der Uebersicht des Verkehres der Waarengattungen höher als die Einfuhr bewerthet. Im Ganzen scheint die Einfuhr in stärkerer Progression zuzunehmen als die Ausfuhr, welche übrigens seit dem Jahre 1854 ein bedeutendes Mehr gegen die vorhergehenden Decennien nachweist.

Die Einfuhr erfolgte i. J. 1859 über: den Zollverein 13.798 Ctr., Russland 82.025 Ctr., die Türkei 71.128 Ctr., Venedig 13.140 Ctr. — Die Ausfuhr fast ausschliesslich über den Zollverein (268.934 Ctr.).

Die sehr bedeutende Ausfuhr von Holz (Werkholz, gemeinem) ist seit 1854 (Ausfuhr 18,177.400 Cub. Fuss, 1859: 26,477.500 C. F.), in steter, beträchtlicher Zunahme. Die Ausfuhr vertheilt sich gegen den Zollverein (9,394.100 C. F.), Russland (6,977.600 C. F.), die Türkei (2,005.500 C. F.), Triest (1,937.400 C. F.), Venedig (3,502.400 C. F.), Fiume und andere Häfen (1,821,900 C. F.). Die Einfuhr von Werkholz verbleibt seit Jahren bei dem Betrage von circa 6,000.000 C. F. jährl.

Gruppe der Halbfabricate.

Die wichtigsten Waarengattungen dieser Gruppe bilden: die Garne, die Producte der Eisenindustrie, die edlen Metalle (nach der Classificirung des Zolltarifes). Im Verkehr der Garne erscheinen mit den grössten Werthen und Mengen die rohen Baumwollgarne.

Die Einfuhr von rohem Baumwollgarn hat sich seit dem Inslebentreten des geltenden Zolltarifes mindestens verdreifacht, denn die Einfuhr betrug:

durchschnittlich	Ctr.		Ctr.
1831—1840	45.826	1856	144.403
1841—1850	46.233	1857	144.704
im Jahre 1851	46.768	1858	144.321
1852	50.818	1859	77.233
1854	44.825	1860	112.950
1855	106.264	1861	182.708

Zählt man zu dem Quantum der Einfuhr von rohen Garnen ferner die mehrdrähtigen, gebleichten, gefärbten, so ergibt sich das Resultat, dass die Baumwollweberei Oesterreichs ein Fünftheil ihrer Garne aus dem Auslande bezieht. Untersuchungen auf dem Gebiete der Industrie-Statistik weisen nach, dass die Garneinfuhr vorwiegend höhere Nummern liefert, und dass die inländische Spinnerei bezüglich derselben in stetigem Rückschritte ist. Die eingeführten Garne sind englisches und vereinsländisches Fabricat, letzteres zahlt nur die Hälfte vom allgemeinen Eingangszoll und geniesst durch diesen Zollsatz (2 fl. $62 \cdot_5$ kr. pr. Ctr.) eine wichtige Begünstigung. Doch ist die Einfuhr vereinsländischer Garne nicht in Zunahme. Dieselbe betrug:

im Jahre:	Ctr.		Ctr.
1854	6.453	1858	20.217
1855	16.450	1859	12.319
1856	31.303	1860	10.952
1857	20.468	1861	25.251

Seit dem Jahre 1856 abnehmend, fand erst wieder 1861 eine bedeutende Steigerung der Einfuhr vereinsländischen Erzeugnisses statt. Im Durschnitte der Jahre 1854—1861 entfielen auf die vereinsländische Einfuhr 15% der Menge des gesammten Importes roher Garne. — Die Einfuhr von Baumwollgarn erfolgt überhaupt fast ausschliesslich über die Grenzen gegen den Zollverein.

Die Ausfuhr von filirter Seide, in früheren Jahren einer der wichtigsten Posten der Ausfuhrgegenstände, hat nach der Abtretung der Lombardie fast aufgehört. Von da an überwiegt der Import, während von 1854—1858 jährlich durchschnittlich 25.000 Ctr. pr. 45 Millionen fl. zur Ausfuhr gelangten, bei unbedeutendem Importe. Dagegen ist der, freilich stets viel geringere, Export von roher unfilirter Seide bei jenem Betrage verblieben, welchen er vor 1859 behauptete.

Die Einfuhr von Roheisen war vor 1852 unbedeutend, erreichte in diesem Jahre den Betrag von 228.063 Ctr. und war in steter Zunahme bis 1857 (733.270 Ctr., circa ein Neuntel der einheimischen Production). Schon im nächsten Jahre trat eine Abminderung auf 545.751 Ctr. ein und von 1859—1860 war der Import 190.000 Ctr. jährlich.

Sehr bedeutende Werthziffern erreicht vom Jahre 1856 an die Einfuhr von Eisenbahnschienen; insbesondere die zollbegünstigten Importe aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten und einzelner Eisenbahngesellschaften.

im Jahre	Gesammte Einfuhr von gefrischtem Eisen und Eisenbahnschienen	davon zollbegünstigte Einfuhr von Eisenbahnschienen		Werth der begünst. Einfuhren von Eisenbahnschienen
		aus dem Zollverein	für einzelne Eisenbahnges.	
	Centner			Gulden
durchschnittlich				
1831—1840	13.698	—	—	—
1841—1850	12.374	—	—	—
1851	2.043	—	—	—
1852	32.256	—	—	—
1854	22.735	—	—	—
1855	106.499	—	56.735	425.512
1856	419.622	2.256	[1])386.532	2,915.909
1857	879.422	64.513	746.507	6,082.649
1858	1,660.710	227	1,516.714	11,375.556
1859	564.559	21.839	348.967	3,960.104
1860	175.265	249	1,500.832	11,258.107
1861	23.353	380	—	6.600

[1]) Mit diesem Jahre begann der Betrieb bis dahin dem Staate gehörender Eisenbahnen durch Privatgesellschaften, welchen beim Ankaufe der Linien Zollbegünstigungen gewährt wurden.

Die Ausfuhr von gefrischtem Eisen und Eisenbahnschienen war nie von Belang.

Die Ausfuhr von **Stahl** bildet von jeher einen wichtigen Artikel des österreichischen Exportes. Dieselbe betrug von 1831—1840 jährlich im Durchschnitte 78.424 Ctr., von 1841—1850 92.197 Ctr., sie sank von 1851—1852 auf 45.584 Ctr., und ist seitdem wieder in stetiger Zunahme, so dass der mittlere Stand des Exportes der Jahre 1841—1850 heute überschritten ist.

Den wichtigsten Posten nach dem Werthe der Waaren bildet seit Jahren unter der Rubrik der Halbfabricate der **Verkehr in edlen Metallen** (gemünzten und ungemünzten). Deren Bewegung im Verkehre betrug:

im Jahre:	Einfuhr Werth,	Ausfuhr Gulden		Einfuhr Werth,	Ausfuhr Gulden
1852	8,912.324	3,601.248	1857	26,463.051	8,010.496
1853	10,467.656	3,778.432	1858	50,943.012	45,886.899
1854	6,783.433	4,361.689	1859	68,329.348	75,110.679
1855	10,432.796	3,768.975	1860	34,846.495	52,584.885
1856	27,820.880	3,748.365	1861	28,629.540	29,448.160

Die Bedeutung des Contantenverkehres für den Handelsverkehr Oesterreichs überhaupt ist früher schon besprochen (vergl. Seite 119). Die Sonderung der verkehrenden edlen Metalle in Gold und Silber ist nicht durchführbar, da die Handelsausweise die Importe und Exporte der Münzen vor dem Jahre 1860 nicht nach diesen Hauptkategorien schieden, sondern deren Werth im Allgemeinen bezifferten. Im Besondern vertheilte sich der Verkehr der edlen Metalle im Jahre 1861:

	Gold		*Silber*	
	rohes Ctr.	gemünztes Ctr.	rohes Ctr.	gemünztes Ctr.
Einfuhr	$5\cdot_{67}$	$194\cdot_{27}$	$897\cdot_{61}$	$2.332\cdot_{11}$
Ausfuhr	$0\cdot_{33}$	$166\cdot_{05}$	$0\cdot_{23}$	$3.645\cdot_{32}$

Gruppe der Fabricate.

Die Einfuhr von Fabricaten weiset deren Ausfuhr gegenüber absolut und relativ viel geringere Werthe nach. Absolut wird die Einfuhr von der Ausfuhr um 31 Millionen überschritten, relativ begreift die Einfuhr von Fabricaten $13\cdot_{86}$ % der Gesammteinfuhr, dagegen ihre Ausfuhr $44\cdot_{58}$ % vom Gesammtexporte. Prüfen wir die einzelnen Waarengattungen, so zeigt sich nur bei wenigen eine werthvollere **Einfuhr**, welche den Betrag von 1—2 Millionen fl. Werth überschreitet: so bei den Seidenwaaren, Eisenwaaren, Maschinen und kurzen Waaren, Büchern und Karten.

So sind es vorwiegend die **Waarengattungen des Exportes von Fabricaten**, die uns bei der Gruppe der Fabricate mit grossen Ziffern entgegentreten und zwar vorzugsweise folgende: Leinen-, Wollen-, Baumwollwaaren, Kleidungen und Putzwaaren, Leder- und Gummiwaaren Glas- und Glaswaaren, Eisenwaaren, kurze Waaren.

Die Ausfuhr von Leinwand betrug:

durchschnittlich	Ctr.		Ctr.
1831—1840	55.295	1857	43.894
im Jahre 1845	45.854	1858	42.103
1850	46.389	1859	45.778
1855	47.206	1860	52.512
1856	43.678	1861	66.380

Der Export an Leinwand zeigte seit dem Jahre 1842 Rückgang, von wo an die Concurrenz der irländischen und belgischen Fabricate den Absatz auf fremden Märkten erschwerte. Der Stand der Ausfuhr von 1845 dauerte ohne bedeutendere Schwankungen bis zum Jahre 1860; von da an starke Zunahme. Die Menge des Exportes i. J. 1861 ist seit Beginn der Aufzeichnungen des Aussenhandels, seit dem Jahre 1831, nie erreicht worden, stellt also den bekannten Maximalexport der Leinwandausfuhr dar. Und es ist noch daran zu erinnern, dass auch in qualitativer Beziehung das Verhältniss des Leinwandexportes günstig ist, denn im Durchschnitte der Jahre 1831—1840 wurden nur 873 Ctr. feine Leinwand exportirt, während deren Ausfuhr im Jahre 1855: 1.833 Ctr., und 1861: 3.792 Ctr. betrug. — Der Leinwand-Export Oesterreichs erreicht heute nahezu jenen des Zollvereins (aus dessen freiem Verkehre); jedoch weiset der Zollverein eine beträchtliche Einfuhr von Leinwand nach, während jene nach Oesterreich i. J. 1861 kaum 500 Ctr. war.

Die Ausfuhr erfolgte i. J. 1859 vorzugsweise über die Grenzen gegen: den Zollverein 16.201 Ctr., Russland 6.273 Ctr., die Türkei 6.325 Ctr., Triest 13.975 Ctr.

Die Ausfuhr von Schafwollwaaren ist vorwiegend bedeutend bei den Gattungen: gemeine, mittelfeine, feine. Der Export war (excl. der ordinärsten Gewebe):

im Jahre:	Ctr.		Ctr.
1840	20.624	1857	31.250
1845	20.587	1858	27.820
1850	26.511	1859	38.325
1855	33.959	1860	50.314
1856	37.700	1861	53.419

Die Ausfuhr dieser Gewerbe hat sich somit seit dem Jahre 1850 verdoppelt, sie erreicht übrigens dermalen immerhin nur ein Dritttheil der Ausfuhr an Wollenwaaren aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten. Relativ noch stärkere bedeutende Zunahme erfuhr auch die Ausfuhr von feinsten Schafwollgeweben (Shawls u. dergl.). Selbe betrug von 1831—1840 durchschnittlich jährl. 620 Ctr. — 1850: 1.233 Ctr. — 1855: 2.192 Ctr. — 1861: 1.770 Ctr. Die Ausfuhr von ordinärsten Geweben verbleibt seit Jahren ohne grössere Schwankungen bei dem Stande von circa 5.000 Ctrn. jährl.

Die Ausfuhr von Schafwollwaaren überhaupt fand im Jahre 1859 insbesondere über folgende Grenzen statt: über den Zollverein 15.317 Ctr., über die Türkei 11.709 Ctr., über italienische Staaten 3.566 Ctr., über Triest 11.974 Ctr.

Der Export an Baumwollwaaren zeigt nur bei der Gattung der mittelfeinen Gewebe grössere Werthe und Beträge, und zwar erst in den jüngsten Jahren. Die Ausfuhr mittelfeiner Baumwollwaaren betrug:

im Jahre:	Ctr.		Ctr.
1855	10.402	1859	20.900
1856	8.850	1860	26.924
1857	12.328	1861	24.369
1858	15.552		

Im Jahre 1859 ausgeführt über die Grenzen gegen: den Zollverein 11.827 Ctr., die Türkei 2.913 Ctr., italienische Staaten 2.100 Ctr., Triest 2.529 Ctr.

Die Einfuhr von feinen Seidenwaaren (ungemischten Seidenstoffen) ist in neuester Zeit in Zunahme: 1858: 1.383 Ctr. — 1859: 1.269 Ctr. — 1860: 2.088 Ctr. — 1861: 1.984 Ctr. — Ein Vierttheil dieser Importe gelangt zollbegünstigt aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten nach Oesterreich. — Für den Verkehr der gemischten Seidenwaaren, so wie bezüglich der Ausfuhr reiner Seidenwaaren ist seit 1854 keine wesentliche Aenderung nachweisbar. Die vereinsländische Ausfuhr an reinen und gemischten Seidenstoffen übertrifft die österreichische um Vieles.

Der Export von Kleidungen und Putzwaaren weiset seit Jahren bedeutende Werthziffern nach, allein die Verschiedenheit der Gegenstände, welche unter dieser Waarenkategorie subsumirt werden, lässt ein näheres Eingehen auf die Mengen der Ausfuhren in den einzelnen Jahren, als von zweifelhaftem Werthe erscheinen. Es sei nur im Allgemeinen bemerkt, dass der Werth dieses Exportes vom Jahre 1855 (Werth der Ausfuhr damals 8,785.329 fl.) bis heute ohne beträchtlichere Oscillationen bei demselben Betrage verblieben ist.

Zu grosser Bedeutung hat sich binnen kurzer Frist die Ausfuhr von feinen Leder- und Gummiwaaren aufgeschwungen, welche 1861 den Betrag von nahezu 9 Mill. fl. erreichte. Die Menge der Ausfuhr war vor dem Jahre 1854 gering (i. J. 1852: 542 Ctr.). Sie betrug: 1854: 1.309 Ctr. — 1855: 2.694 Ctr. — 1856: 2.879 Ctr. — 1857: 3.238 Ctr. — 1858: 3.261 Ctr. — 1859: 3.586 Ctr. — 1860: 5.456 Ctr. — 1861: 6.411 Ctr. Bei der anerkannten Vorzüglichkeit der österreichischen Industrieerzeugnisse dieser Gattung lässt sich erwarten, dass die seit acht Jahren so sicher und bestimmt zu Tage tretende Mehrung des Exportes auch in Zukunft fortdauern werde. Dermalen noch ist allerdings der Export an feinen Lederwaaren aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten der Menge nach fast doppelt so bedeutend (i. J. 1860: 12.239 Ctr.), als jener aus Oesterreich.

Nächst den Manufacturwaaren überhaupt liefern die Erzeugnisse der Glasindustrie die grössten Beträge zur Ausfuhr von Fabricaten. Die Menge des Exportes an Glas und Glaswaaren betrug:

durchschnittl. pr. Jahr:	Ctr.		Ctr.
1831—1840	101.669	1856	183.967
1841—1850	137.482	1857	200.730
im Jahre 1851	183.581	1858	180.084
1852	170.898	1859	186.966
1854	145.499	1860	210.532
1855	158.169	1861	215.021

Die Ausfuhr von Glas und Glaswaaren hat sich binnen der Jahre 1840—1860 verdoppelt; die sinkende Tendenz von 1851—1854 ist seitdem durch bestimmte und stetige Zunahme überwunden. Und nicht bloss in quantitativer, sondern auch in qualitativer Beziehung ist erfreuliche Entwicklung nachzuweisen: die Ausfuhr an feinem Glas (d. i. bemaltes, farbiges, emaillirtes, Spiegel unter 284□'') betrug 1855: 50.678 Ctr. — i. J. 1861: 80.454 Ctr. Trennen wir ferner den Verkehr in Glas und Glaswaaren nach den Kategorien: gemeines, ungeschliffenes und geschliffenes Glas, so betrug die Ausfuhr:

im Jahre	gemeines ungeschliffenes	geschliffenes
1850	110.426	29.337
1855	88.497	69.672
1861	97.706	117.315

Während somit von 1850—1861 die Ausfuhrmenge von ordinärem Hohl- und Tafelglas eine Verminderung erfuhr, stieg die Ausfuhr an geschliffenem Glas im gleichen Zeitraume auf das Vierfache. Die österreichische Glasindustrie scheint zum Exporte mehr die Erzeugung feiner Waare, mit Vernachlässigung der ordinären Gattungen, zu cultiviren. Die Einfuhr an ordinärem Glas, im Ganzen unbedeutend, findet zumeist aus den zollbegünstigten Fabriken von Venedig statt (i. J. 1861: 12.662 Ctr.), ferner werden grosse Spiegel aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten zollbegünstigt importirt (i. J. 1861: 1.218 Ctr.). Verglichen mit der Ausfuhr von Glaswaaren (aus dem freien Verkehre) der Zollvereinsstaaten [1]) stellte der bezügliche Export Oesterreichs den doppelten Werth des vereinsländischen dar. Die Menge der österreichischen Ausfuhr an feinen (bemalten, vergoldeten etc.) Glaswaaren beträgt das Doppelte von jener aus dem Zollvereine, welcher übrigens quantitativ mehr ordinäre Waare ausführt, als Oesterreich.

Die Ausfuhr von Glas, Glaswaaren, erfolgte i. J. 1859 vorzugsweise über die Grenzen gegen: den Zollverein 103.953 Ctr., die Türkei 22.444 Ctr., Triest 40.160 Ctr.

Die Ausfuhr von Eisenwaaren hat erst in neuester Zeit bedeu-

---

[1]) Vergl. die Bewerthung auf S. 67.

tendere Werthziffern erreicht und zwar vorzugsweise durch den Export an feinen Eisenwaaren, zu welchen die Waffen und Waffenbestandtheile gerechnet werden. Der Export an feinen Eisenwaaren betrug:

im Jahre:	Ctr.		Ctr.	darunter Waffen Ctr.
1854	3.318	1858	10.508	311
1855	7.254	1859	8.899	3.930
1856	10.269	1860	12.930	9.644
1857	10.837	1861	38.118	23.664

Der binnen 1860—1861 zu grosser Mehrung gelangte Export von Waffen und Waffenbestandtheilen wurde vorzugsweise durch Bestellungen der Vereinigten Staaten herbeigeführt. Die Einfuhr an feinen Eisenwaaren bewegt sich seit 1856 ohne grössere Schwankungen binnen den Grenzen von 7.000—8.000 Ctrn., von welchen stets die Hälfte aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten importirt wird.

Die Kurzwaaren liefern von jeher ein bedeutendes Contingent zur Ausfuhr von Fabricaten, und ihr Export ist in Zunahme, namentlich jener der gemeinen Kurzwaaren. Die Ausfuhr von kurzen Waaren gemeiner Gattung hat sich von 1854—1861 um mehr als das Zweifache vermehrt (10.070 Ctr.: 22.972 Ctr.), ebenso die Ausfuhr mittelfeiner (i. J. 1854: 2.380 Ctr. — 1861: 5.726 Ctr.); der Export feinster Kurzwaaren dagegen ist im Sinken (1854: 473 Ctr. — 1861: 277 Ctr.). — Der Werth der Ausfuhr an Kurzwaaren überhaupt, beträgt heute zwei Drittheile des Werthes von jener aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten.

Die Ausfuhr von Kurzwaaren geschah 1859 insbesondere über: den Zollverein 12.092 Ctr., Russland 802 Ctr., die Türkei 3.749 Ctr., Triest 3.421 Ctr.

Vergleicht man den Werth der Fabricatenausfuhr Oesterreichs i. J. 1860 (124·6 Mill. fl.), mit dem bezügl. Exportwerthe aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten (S. 67), so betrug letzterer (271·4 Mill. fl.) mehr als das Doppelte des ersteren. Der geringere Werth des österreichischen Fabricaten-Exportes gegenüber dem vereinsländischen beruht wesentlich auf dem geringeren Exporte von Erzeugnissen der Webeindustrie:

Werth der Ausfuhr i. J. 1860 aus:

	dem freien Verkehr der Vereins-Staaten Mill. fl.	Oesterreich Mill. fl.
Baumwollwaaren	29·3	7·9
Leinenwaaren	17·9	9·6
Seidenwaaren	35·8	1·3
„ gemischte	4·4	3·9
Wollenwaaren	62·3	16·2
im Ganzen	149·7	38·9

Auch relativ, d. h. in ihrem Verhältnisse zur gesammten Ausfuhr von Fabricaten, steht die Ausfuhr von Geweben aus Oesterreich der vereinsländischen nach — bei Letzterer betrug der Werth der exportirten Gewebe 55·1 % vom Werthe der Fabricatenexportes, in Oesterreich [1]) nur 31·2 %. Es sei ferner daran erinnert, dass die vereinsländische Ausfuhr zum grossen Theil nach Oesterreichs Grenzen gerichtet ist, d. h. durch Oesterreich transitirend, nach den Ländern der untern Donau und des Orientes überhaupt geht (vergl. die Nachweisungen Seite 77—79), eine Thatsache, welche die Concurrenz Oesterreichs auf diesen fremden Märkten zu äussester Energie antreiben müsste.

Dies die Ergebnisse des Ein- und Ausfuhr-Handels des grossen österreichischen Zollgebietes; Werthe, wie sie die Statistik des Handels des Zollvereins nachweist, stellen sie nicht dar. Wenn aber in schwerer Zeit, unter dem Drucke innerer und äusserer Krisen, der Verkehr Oesterreichs sich raschen Fortschrittes erfreute, wenn heute dessen industrielle Production der vereinsländischen Concurrenz ohne Zagen entgegensieht — wer möchte an der blühenden Zukunft zweifeln?

b) Waarengruppen und Waarengattungen des Verkehres von Dalmatien.

Einfuhr und Ausfuhr von Dalmatien vertheilten sich i. J. 1861 nach Waarengruppen und Waarengattungen:

Waarengattungen	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge	Werth	Menge	Werth
	Centner	Gulden	Centner	Gulden
	a. Verzehrungs-Gegenstände			
Gewürze	339	7.605	—	—
Kaffee	3.180	79.500	—	—
Zucker	10.581	175.220	—	—
Tabakfabricate	3.423	359.415	—	—
Getreide und Hülsenfrüchte	292.534	916.676	3.146	9.438
Reis	35.523	284.184	—	—
Mehl und Mahlproducte	115.220	921.760	—	—
Obst	4.198	34.553	3.869	3[illegible].043
Gartengewächse	14.068	44.380	1.467	4.411
Fische, Schal- und andere Wasser-Thiere	3.520	18.403	32.498	355.659
Schlacht- und Zug-Vieh, als:				
Ochsen und Stiere, Kühe, Jungvieh, Kälber,	7.019	404.440	2.772	164.440
Schafe, Ziegen, Lämmer, Kitzen etc.	32.672	122.956	2.602	10.218
Schweine und Spanferkel	2.940	44.100	110	1.650
Fleisch und Fleischwürste	42	5.295	13.350	261.540
Käse	419	16.760	1.432	17.184
Honig	29	348	450	5.400

[1]) Nach Einbeziehung von Mehl, Branntwein etc. Stoffen aus der Rubrik der Verzehrungsgegenstände zu der Gruppe der Fabricate, vergl. Seite 73.

Waarengattungen	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge	Werth	Menge	Werth
	Centner	Gulden	Centner	Gulden
Essig	1.907	5.721	—	—
Bier	5.494	32.964	—	—
Gebrannte geistige Flüssigkt.	8.157	102.562	2.054	33.830
Wein	2.918	24.903	190.038	760.424
Esswaaren	13.381	88.072	—	—
Zusammen .	—	3,689.817	—	1,654.237
	b. Rohstoffe:			
Brenn- und Werkholz (C. F.)	453.900	198.222	566.800	50.762
Steinkohlen	135.451	33.863	82,128	20.532
Erden zum techn. Gebrauch	2.124	2.124	—	—
Felle, Häute, rohe . . .	2.740	137.000	15.413	770.650
Baumwolle	138	5.520	—	—
Hanf	2.568	38.520	40	600
Schafwolle	2.515	125.750	3.059	152.950
Zusammen .	—	540.999	—	995.494
	c. Halbfabricate und Fabrications-Stoffe:			
Arznei-, Farb-, Gärbe- etc. Stoffe	1.122	14.211	5.513	55.210
Wachs	149	13.410	338	30.420
Fette	1.313	39.250	12.322	250.380
Oele	602	15.050	43.596	1,307.880
Baumwollgarn	1.735	173.500	—	—
Schafwoll „	68	10.880	—	—
Leinen „	649	32.450	—	—
Eisen, roh und halbverarbeitet	10.258	118.441	—	—
Metalle, unedle	1.344	104.120	—	—
Kochsalz	84.774	42.387	54.572	109.144
Zusammen .	—	563.699	—	1,753.034
	d. Fabricate:			
Kerzen und Seifen . . .	3.197	91.530	—	—
Baumwollwaaren	5.160	706.385	—	—
Schafwollwaaren	1.342	344.410	—	—
Leinen- und Hanfwaaren .	3.863	338.530	—	—
Seide und Seidenwaaren .	77	97.500	7	10.400
Kleidungen und Putzwaaren	93	93.000	—	—
Eisenwaaren	4.409	156.890	—	—
Metallwaaren	355	23.685	67	6.700
Thonwaaren	3.265	33.177	470	2.350
Glas und Glaswaaren . .	3.437	132.125	—	—
Papier	2.569	159.235	—	—
Leder und Lederwaaren .	2.049	263.780	11	1.320
Holz- und Stein-Waaren .	14.231	256.488	11	22
Schiffe unter 30 T. (Stück)	—	—	52	7.800
Kurze Waaren u. Krämereiw.	1.176	451.250	—	—
Chem. Producte und Farben	1.352	39.504	—	—
Zusammen .	—	3,187.489	—	28.592
	Andere Objecte:			
Pferde (Stück)	224	15.680	62	3.100
Abfälle	—	—	13.449	56.274
Hauptsumme .	—	7,997.684	—	4,490.731

Die einzelnen Waarengruppen erscheinen im Verkehre Dalmatiens mit ganz anderen Quoten der gesammten Waarenbewegung, als im allgemeinen Zollgebiete. Die Hauptausfuhrartikel stellen dar: Wein, thierische Producte (Fische, Fleisch, Häute), Oel, während Getreide, Mehl, Industrieerzeugnisse vorwiegend Einfuhrartikel liefern — also im Ganzen das entgegengesetzte Verhältniss des allgemeinen Zollgebietes. Des Landes steriler, nur der Cultur gewisser Agrumen günstiger Boden und unentwickelter Gewerbfleiss bedingen diese eigenthümliche Gestaltung der Verkehrsbewegung.

2. *Herkunft und Bestimmung der Ein- und Ausfuhr zum Verbrauche.*

Die österreichischen Handelsausweise ordnen den Waarenverkehr nicht nach den Herkunftsländern des Bezuges und den Ländern der Bestimmung des Versandtes, sondern (gleich jenen des Zollvereines) nach Richtungen, d. h. nach den Grenzen, über welche die Waaren ein- oder ausgetreten sind.

a. Verkehr des allgemeinen Zollgebietes nach den Richtungen der Waarenbewegung.

Ein- und Ausfuhr erfolgten i. J. 1859[1]) über die in den Uebersichten auf Seite 146—147 angegebenen Grenzen.

Sondern wir den Waarenverkehr zuvörderst nach seinen Hauptrichtungen: Verkehr landwärts und seewärts. Von dem Werthe der Einfuhr des Jahres 1859 entfielen auf jene landwärts 204,133.667 fl., seewärts 65,886.371 fl., die Ausfuhr landwärts betrug 242,215.206 fl., jene seewärts 50,464.056 fl. Die bezüglichen Daten früherer Jahre weisen im Vergleiche mit jenen von 1859 folgende Werthe nach:

im Jahre	Werth der Einfuhr landwärts	Werth der Einfuhr seewärts	Werth der Ausfuhr landwärts	Werth der Ausfuhr seewärts
1841	87,531.000	38,338.000	93,176.000	18,802.000
1845	70,180.000	51,918.000	91,627.000	21,399.000
1850	102,605.000	64,298.000	83,789.000	26,501.000
1855	178,558.000	58,907.000	194,087.000	38,412.000
1859	204,134.000	65,886.000	242,215.000	50,464.000

Sonach weiset die Einfuhr seewärts von 1841—1850 eine relativ und absolut stärkere Zunahme nach, als die Einfuhr landwärts. Abgesehen von den Tarifsreformen, welche zwischen den Jahren 1850—1854 stattfanden, und den damit verknüpften Wandlungen der officiellen Werthe, welche ohnehin die Vergleichung unzuverlässig machen, ist insbesondere daran zu erinnern, dass schon i. J. 1852 der bewährte österreichische Statistiker Schmitt, der Vollender von Hains Handbuch der Statistik Oesterreichs, darauf hinwies, dass die Colonialwaaren bei dem Seeimporte zu hoch

[1]) Bezüglich der Angabe der Richtungen des Waarenverkehres sind wir auf das grosse Tabellenwerk über den österreichischen Handel angewiesen.

A. Werth der Waareneinfuhr aus dem Auslande im Jahre 1859, nach den Hauptrichtungen des Verkehres.

Waarengattungen nach den Zolltarifs-Classen	Werth der Einfuhr								
	landwärts über					seewärts über			Zusammen
	den deutschen Zollverein	Russland	die Türkei	die fremden italienischen Staaten	die Schweiz	Triest	Venedig	Fiume und andere Häfen	
	Gulden								
Colonialwaaren u. Südfrüchte	7,949.336	429.791	16.683	531.105	29.910	5,065.155	2,093 076	574.919	16,689.975
Tabak u. Tabakfabricate .	2,809.056	600	24.350	—	600	142.949	576.060	228.176	3,781.791
Garten- u. Feldfrüchte . .	9,161.277	770.608	2,106.175	432.349	45.883	770.544	805 626	740.873	14,923.335
Thiere	1,317.902	1,166.583	10,979.518	513.310	162.471	146.647	772.267	118.746	15,177.444
Thierische Producte . . .	1,469.633	462.977	2,171.152	470.740	159.216	653.616	507.998	200.298	6,095.630
Fette und fette Oele . .	1,809.791	252.574	704.550	363.777	61.755	4,742.843	4,371.136	1,062.530	13,368.956
Getränke u. Esswaaren .	1,103.289	11,398	235.582	1,100.169	17.704	250.627	388.205	174.775	3,281.749
Brenn-, Bau- u. Werkstoffe	4,370.273	95,139	383.773	165.173	117.954	342.086	359.789	136.602	5,970.789
Arznei-, Färbe-, chem. Hilfs-Stoffe, etc.	10,291.360	69.043	341.088	599.416	395.339	3,514.480	716.803	170.014	16,097.543
Metalle, vererzt, roh, als Halbfabricat	37,215.499	37.113	13,925.702	7,140.213	29.559	7,202.062	10,980.366	59.462	76.589.976
Webe- und Wirkstoffe . .	17,354.055	4,087.451	3,471.468	4,145.474	688.650	7,207.493	2,315.159	248.282	39,518.032
Garne	11,243.496	18.980	10,730	346.125	41.860	207.485	63.380	59.483	11,991.539
Webe- und Wirkwaaren .	8,680.650	94.375	17.495	424.585	148.290	105.515	197.735	82.630	9,751.275
Waaren aus Stroh, Bast, etc. Papier, -Waaren . . .	1,353.455	3.675	5.235	78.168	20.097	29.216	30.197	14.818	1,534.856
Leder, Leder- u. Kürschnerw.	5,498.570	33.900	449.260	82.250	23.310	72.400	250.810	24.440	6,434.940
Bein-, Holz-, Glas-, Stein-, Thonwaaren	4,340.536	651.960	24.774	441.541	184.092	137.538	582.513	85.476	6,448.430
Metallwaaren	3,581.409	6.840	1.632	62.732	33.782	151.960	1,155.019	33.336	5,026.710
Land- u. Wasserfahrzeuge	900.490	800	4.120	920	1.080	760	340	740	909.250
Instrumente, Maschinen, kurze Waaren	5,078.102	43.800	2.100	181.750	387.760	79.340	512.980	73.580	6,359.412
Chemische Producte, Farb-, Fett-, Zündwaaren . .	1,456.776	3.809	9.811	124.057	33.314	140.551	489.065	93.891	2,350.554
Liter. u. Kunstgegenstände	5,855.068	27.872	10.797	226.615	61.929	140.548	223.496	13.180	6,559.505
Abfälle	31.292	5.947	12.064	4.557	212	3.395	90.252	10.638	158.357
Zusammen .	142,871.315	8,274.510	34,908.059	17,435.026	2,644.767	31,107.210	27,572.272	4,206.889	269,020.048

B. Werth der Waarenausfuhr nach dem Auslande im Jahre 1859, nach den Hauptrichtungen des Verkehres.

Waarengattungen nach den Zolltarifs-Classen	Werth der Ausfuhr								
	landwärts über					seewärts über			
	den Zollverein	Russland	die Türkei	die fremden italienischen Staaten	die Schweiz	Triest	Venedig	Fiume und andere Häfen	Zusammen
	Gulden								
Colonialwaaren u. Südfrüchte	28.586	16.564	8.837	5.161	4.604	9.626	1.158	875	75.411
Tabak u. Tabakfabricate .	9.003	—	300	19	400	4.388	100	595.801	610.011
Garten- u. Feldfrüchte . .	10,980.665	331.818	457.010	802.138	664.418	1,980.735	1,387.763	849.338	17,453.885
Thiere	3,310.967	108.617	1,313.818	415.470	379.895	940.270	4.400	282.375	6,755.812
Thierische Producte . . .	4,106.787	85.555	152.047	690.829	200.186	184.365	128.747	77.326	5,625.842
Fette und fette Oele . .	1,455.815	7.400	34.720	255.083	7.937	603.799	80.510	11.450	2,456.714
Getränke u. Esswaaren .	478.060	227.698	431.968	34.727	79.336	1,442.106	200.690	102.083	2,996.668
Brenn-, Bau- u. Werkstoffe	6,501.090	3,694.891	1,129.495	323.579	171.518	1,111.914	1,843.081	1,153.987	15,938.555
Arznei-, Färbe-, chem. Hilfs-Stoffe etc.	1,930.004	898.953	775.929	88.240	14.163	486.973	109.009	23.119	4,326.390
Metalle, vererzt, roh, als Halbfabricat	34,322.612	91.212	8,201.756	22,554.469	251.694	10,040.219	5,715.185	133.952	81,311.099
Webe- und Wirkstoffe . .	32,778.070	106.595	28.545	5,512.592	10,055.199	256.006	248.844	23.875	49,009.726
Garne	1,191.137	30.260	157.885	186.319	127.747	82.664	930	228	1,781.170
Webe- und Wirkwaaren .	12,116.600	2,505.780	8,970.620	1,960.930	245.005	7,582.110	523.695	292.240	34,196.980
Waaren aus Stroh, Bast, etc. Papier, -Waaren . .	1,476.547	31.107	823.913	528.055	22.315	737.515	404.791	787.437	4,811.680
Leder, Leder- u. Kürschnerw.	1,671.440	149.410	4,020.460	277.450	17.300	1,449.390	288.020	87.700	7,961.170
Bein-, Holz-, Glas-, Stein-, Thonwaaren	16,171.158	1,010.604	3,044.564	1,718.362	62.347	2,252.187	50.148	142.543	24,451.913
Metallwaaren	2,159.634	1,372.539	1,415.744	308.510	35.580	1,135.742	74.325	15.355	6,517.429
Land u. Wasserfahrzeuge .	533.660	1,714.500	413.900	251.000	2.200	15.300	—	1.800	2,932.360
Instrumente, Maschinen, kurze Waaren . .	7,803.848	822.538	3,441.346	840.130	27.630	2,895.724	103.572	101.380	16,036.176
Chemische Producte, Farb-, Fett-, Zündwaaren . .	1,892.648	78.367	1,007.029	220.664	8.549	1,035.994	58.355	23.168	4,324.774
Liter. u. Kunstgegenstände	2,223.114	116.056	182.614	236.828	12.792	168.230	4.544	24.933	2,969.111
Abfälle	36.384	90	144	9.756	48	80.414	9.145	408	136.389
Zusammen .	143,186.829	13,404.554	36,012.644	37,220.319	12,390.863	34,495.671	11,237.012	4,731.373	292,679.265

bewerthet seien: Colonialwaaren aber, und namentlich Kaffee, sind der Hauptartikel der Einfuhr aus den österreichischen Häfen (vorwiegend aus Triest) nach dem allgemeinen Zollgebiete [1]). Bei der Tarifsreform von 1854 wurden die Werthe der Colonialwaaren, insbesondere des Kaffee, entsprechend reducirt (von $38._{75}$ fl. auf 26 fl.), so dass effectiv dennoch der dermalige Werth der Einfuhr seewärts jenen der früheren Jahre übertreffen wird. Im Vergleiche übrigens zur enormen Zunahme der Einfuhr landwärts ist die Mehrung der Importwerthe seewärts jedenfalls von geringer Bedeutung. Die Einflussnahme der Anlage und Vollendung des österreichischen Eisenbahnnetzes äussert sich für die Periode 1850 — 1855 — 1859 zu Gunsten der Einfuhr landwärts in kräftigstem Verhältnisse.

Dasselbe gilt für die Ausfuhr. Zwar zeigt auch die Ausfuhr seewärts binnen 1841—1859 die relativ bedeutende Vermehrung von 169 %, deren absoluter Betrag (31,662.000 fl.) jedoch wird von jenem der Mehrung des Werthes der Ausfuhr landwärts (149,039.000 fl.) fast um das Fünffache überschritten. Die Zunahme der Werthe der Ausfuhr landwärts beträgt von 1850—1859: 160 %. Der Werth der Ausfuhr seewärts stellt somit 1859 nahezu noch dieselbe Quote des Werthes der Gesammtausfuhr dar, wie im Jahre 1850.

Weiteres Eingehen auf die Richtungen des Waarenverkehres vom Jahre 1859 nach dessen Details, dürfte des Interesse entbehren.

Obwohl der summarische Ausweis über den Verkehr im Jahre 1861 im Allgemeinen keine Richtungen der Waarenbezüge angibt, so enthält derselbe doch für ein Herkunftsland der Einfuhr Nachweisungen: für die Einfuhr aus dem freien Verkehr der Zollvereinsstaaten nämlich, insoferne dieselbe durch Differential-Eingangszölle in Oesterreich begünstigt erscheint. Am bedeutendsten war die Einfuhr von Fabricaten aus dem freien Verkehre. Selbe vertheilte sich i. J. 1861 nach den einzelnen Zolltarifsclassen, welche Fabricate umfassen:

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Baumwollwaaren	547	160.650	Holzwaaren	32.402	1,068.645
Wollenwaaren	2.951	1,184.000	Glaswaaren, Spiegel	5.180	430.881
Seidenwaaren	844	1,289.800	Thonwaaren	49.824	671.003
Papier	14.480	718.845	Kurzwaaren	413	244.786
Papiertapeten	541	108.200	Chem. Producte	20.711	246.814
„ arbeiten	1.094	103.930	Bücher, Karten	16.451	3,865.985
Leder gem.	10.649	1,298.340	Bilder	631	441.700
Leder- u. Gummiwaaren	1.516	866.580			12,700.159

Die Einfuhr von Fabricaten aus dem freien Verkehre der Vereinsstaaten betrug sonach im Jahre 1861 ein Drittheil des Werthes der nach Oesterreich überhaupt eingeführten Fabricate.

[1]) Hain, Handbuch der Statistik Oesterreichs, Bd. 2. Seite 541.

Vergleichen wir schliesslich die Bewegung des Fremdhandels Oesterreichs nach ihren Hauptrichtungen: Ein- und Ausfuhr land- und seewärts mit dem vereinsländischen Handel, so ergibt sich das Resultat:

	Oesterreich [1]) (1859)	Zollverein (1860
Eingetreten:	% des Werthes der Einfuhr	
landwärts	76.60	88·75
seewärts	23·40	11·25
Ausgetreten:	% des Werthes der Ausfuhr	
landwärts	82·75	84·04
seewärts	17·25	15·96

Relativ war der Seeimport Oesterreichs um das Doppelte stärker als der vereinsländische und absolut um 3 Millionen höher bewerthet als letzterer. Der Export Oesterreichs weiset dagegen, wenn auch relativ bedeutender, dennoch effectiv einen um 50—60 Mill. fl. geringeren Werth nach. Schliesslich ist zu erinnern, dass die vorstehenden Ziffern des vereinsländischen Waarenverkehres seewärts nur die Verkehrsthätigkeit der Seehäfen des Zollvereinsgebietes für dasselbe darstellen, und dass die Einfuhren und Ausfuhren über die vom Vereinsgebiete enclavirten Hansestädte Hamburg und Bremen im weiteren Sinne dem Verkehre seewärts zuzurechnen wären, da deren Ausfuhr nach dem Zollverein vorwiegend seewärts ankommt und der Export des Zollvereins nach Hamburg und Bremen von da grösstentheils seewärts weiterbefördert wird.

b) Herkunft und Bestimmung der Einfuhr und Ausfuhr von Dalmatien i. J. 1859.

Ueber	Einfuhr fl.	Ausfuhr fl.
Die kroatische Militärgrenze	27.315	40.748
„ Türkei	866.040	208.129
Montenegro	3.361	80
zur See	7,661.635	5,630.750

B. Einfuhr und Ausfuhr zur Zubereitung und auf ungewissen Verkauf.

Die Nachweisung dieser Bewegungen des Waarenverkehres sind der Handels-Statistik Oesterreichs eigenthümlich. Import und Export zur Zubereitung und auf ungewissen Verkauf sind erst seit dem Jahre 1842 gestattet.

Deren Werthe betrugen:

im Jahre	Einfuhr zur Zubereitung Gulden	Ausfuhr zur Zubereitung Gulden	Einfuhr auf ungewissen Verkauf Gulden	Ausfuhr auf ungewissen Verkauf Gulden
1842	3,258.934	376.486	1,917.851	710.486
1845	4,281.196	732.019	305.822	1,018.853
1851	4,480.561	340.056	508.154	1,421.237
1852	5,245.122	569.135	541.627	2,524.590
1853	6,543.137	353.698	735.606	2,511.096
1854	4,510.758	1,101.171	226.623	2.379.581

[1]) Allgemeines Zollgebiet.

im Jahre	Einfuhr zur Zubereitung	Ausfuhr zur Zubereitung	Einfuhr auf ungewissen Verkauf	Ausfuhr auf ungewissen Verkauf
	Gulden			
1855	7,495.134	1,762.071	208.626	2,234.945
1856	14,051.188	3,333.989	524.504	2,935.554
1857	12,174.541	3,392.192	405.284	2.736.362
1858	13,728.694	3,767.072	404.061	2,439.207
1859	7,138.932	5,300.062	651.187	2,015.346

a) Einfuhr und Ausfuhr zur Zubereitung sind in Zunahme begriffen. Die ausserordentliche Minderung des Werthes dieser Einfuhr i. J. 1859 gegenüber dem Vorjahre ist den Kriegsereignissen zuzuschreiben, welche den Einfuhrhandel im Allgemeinen so empfindlich berührten.

Die wichtigsten Waarengattungen der Einfuhr zur Zubereitung waren: Getreide, seewärts eingeführt, zum Vermahlen (pr. 2,310.207 fl.), Garne zum Färben, Bleichen (pr. 873.105 fl.), über den Zollverein und die Schweiz Baumwollwaaren zum Färben, Bedrucken, Sticken (2,889.050). — Bei der Ausfuhr zur Zubereitung: Getreide zum Vermahlen (1,078.556 fl.), zumeist über Fremditalien und Triest, Baumwollwaaren zum Bedrucken etc. (2,159.200 fl.) über den Zollverein, Schafwollwaaren zum Walken, Färben (764.710 fl.) über den Zollverein und Triest, kurze Waaren zum Putzen, Versilbern etc. (212.782) über den Zollverein.

b) Die Einfuhr auf ungewissen Verkauf besteht vorwiegend aus den Transporten von Schlachtvieh aus Russland, die Ausfuhr aus Baumwolle, Leinen, Schafwollwaaren:

Durchfuhrhandel.

a) Des allgemeinen Zollgebietes:

Die Nachweisungen der Werthe der Durchfuhr beginnen mit dem Jahre 1842. Von da an betrug der Werth der Durchfuhr:

im Jahre:	Werth fl.		fl.
1842	75,451.193	1851	110,261.327
1843	75,263.213	1852	112,246.000
1844	74,916.321	1853	120,591.442
1845	74,241.172	1854	88,016.734
1846	75,032.389	1855	151,248.847
1847	81,210.302	1856	166,136.875
1848	29,257.207	1857	161,215.393
1849	41,025.439	1858	121,467.637
1850	74,143.513	1859	91,475.441

Betrachten wir auch die Ergebnisse des Durchfuhrhandels im Jahre 1859 als abnorme, so ist doch nicht zu verkennen, dass trotz einer bedeutenden Steigerung die Waarenbewegung der Durchfuhr nicht in völlig

[1]) Die Nachweisungen bezüglich des Verkehres auf ungewissen Verkehr und zur Zubereitung werden nur in dem ausführlichen Tabellenwerke publicirt: so sind wir auf die Daten des Jahres 1859 angewiesen.

gleichem Schritte dem Aufschwung folgte, welcher für den Ein- und Ausfuhrhandel vom Jahre 1842 an nachzuweisen ist. Die ausserordentliche Zunahme der Durchfuhr binnen 1855—1857 ist lediglich durch den orientalischen Krieg zu erklären, während dessen Dauer der ganze Verkehr des vom Meere ausgeschlossenen Russland mit dem Westen Oesterreich und dem Zollvereine zugelenkt wurde.

Es ist übrigens zu erwarten, dass die Aufhebung der Durchfuhrzölle in Oesterreich den günstigsten Einfluss auf die Ausdehnung seines Transithandels üben muss.

Die Durchfuhr des Jahres 1859 vertheilt sich nach Waarengruppen und Waarengattungen:

	Werth fl.		Werth fl.
Verzehrungsgegenstände.			
Colonialwaaren u. Südfrüchte	3,164.999	Thiere	245.605
Tabak und Tabakfabricate	265.700	Getränke und Esswaaren	1,049.592
Garten und Feldfrüchte	3,164.257	Zusammen	7,890.153
Rohstoffe.			
Thierische Producte	2,311.106	Webe- und Werkstoffe	5,945.562
Brenn-, Bau- und Werkstoffe	393.780	Zusammen	8,650.448
Halbfabricate und Fabrications-Stoffe.			
Fette und fette Oele	1,240.880	Metalle vererzt, roh als Halbfabricat	597.329
Arznei-, Farb-, chemische Hilfsstoffe, etc.	3,086.261	Garne	1,948.465
		Zusammen	6,872.935
Fabricate.			
Webe- und Wirkwaaren	38,492.100	Instrumente, Maschinen, kurze Waaren	21,810.300
Waaren aus Borsten, Bast, Papier und Papierwaaren	689.495	Chemische Producte, Farb-, Fett-, Zündwaaren	421.665
Leder, Leder- u. Pelzwaaren	2,460.855	Literarische und Kunstgegenstände	751.540
Bein-, Holz-, Glas-, Thonw.	1,796.205	Zusammen	68,041.785
Metallwaaren	1,542.925	Ferner: Abfälle	20.120
Land- und Wasserfahrzeuge	76.800		

Relativ ist die Durchfuhr von Fabricaten percentual bedeutender als jene des Zollvereines (in Oesterreich $74._4$ % der Gesammtdurchfuhr, im Zollverein $37._6$ %). Doch erreicht die Durchfuhr von Fabricaten i. J. 1859 nicht den absoluten Werth der vereinsländischen, übersteigt jedoch selben der Vorjahre. — Die Abminderung des Werthes der Durchfuhr i. J. 1859 gegen die Vorjahre beruht fast ausschliesslich auf der verminderten Durchfuhr von Fabricaten (insbes. i. J. 1859 an Webewaaren gegen 1858 weniger 17 Mill. fl.)

Die Grenzen, über welche vorzugsweise der Eintritt der transitirenden Güter stattfand, sind jene des Zollvereins ($^2/_3$ des Werthes der gesammten Durchfuhr) — die Grenzen des Austrittes: über Russland $13._2$ Millionen, die Türkei $29._1$ Millionen, Triest $19._3$ Mill., Venedig $12._9$ Mill.

b) Durchfuhr von Dalmatien.

Die Durchfuhr durch Dalmatien wurde bewerthet:

im Jahre:	Werth fl.		Gulden
1842	1,971.019	1851	3,515.658
1843	1,693.828	1852	3,608.962
1844	2,477.085	1853	3,055.460
1845	2,356.559	1854	3,419.774
1846	2,478.858	1855	3,517.662
1847	2,420.443	1856	4,721.454
1848	2,190.217	1857	3,212.925
1849	2,781.678	1858	3,101.489
1850	3,124.548	1859	3,495.155

Die einzelnen Waarenkategorien erschienen bei der Durchfuhr des Jahres 1859 mit folgenden Werthen:

	Werth fl.		Werth fl.
Colonial-, Arznei-, Specerei-Waaren	528.184	Webe- u. Wirkstoffe, Garn, Webe- und Wirkwaaren	1,494.370
Feld- u. Gartenfr. Mineralien	370.990	Metalle, gebrannte Erden, Glas	124.630
Thiere u. Thier-Producte	245.831	Sonstige Fabricate	306.847
Getränke, Essw., fette Oele	424.303	Zusammen	3,495.155

Von diesem Gesammtwerthe der Durchfuhr traten ein: über die Türkei 219.502 fl., seewärts 3,245.444 fl. — traten aus: über die Türkei 2,934.668 fl., über Montenegro 141.703 fl., seewärts 418.714 fl.

Seeschifffahrt, Seehandel und Rhederei Oesterreichs.

Gegenüber dem Handel des allgemeinen Zollgebietes behauptet der Seeverkehr Oesterreichs eine vollkommen selbständige Stellung. Die wichtigsten Häfen sind Freihäfen, Zollausschlüsse, welche durch eine Zoll-Linie von den angrenzenden Gebietstheilen getrennt, in handelspolitischer Beziehung als Ausland behandelt werden und in der That nicht allein als Vermittler der maritimen Ein- und Ausfuhr des grossen Zollgebietes, sondern ebensowohl als Zwischen-Stationen und Stapelplätze des mittelländischen Seeverkehres überhaupt erscheinen. Diese Verkehrsfreiheit, die Verbindung der Hafenplätze durch Eisenbahnen mit dem Binnenlande, die günstige Configuration der Küsten verschaffen dem Seeverkehre und der Handelsmarine Oesterreichs ihren Achtung gebietenden Rang in der Reihe von Küstenstaaten des mittelländischen Meeres [1]). Die beiden ersten Hafenplätze Oesterreichs, Triest und Venedig, gehören zu den wichtigsten des mittelländischen Meeres überhaupt. Zwar hat seit Jahrhunderten die Bedeutung des westlichen österreichischen Littorale als Stapelplatz des Weltverkehres aufgehört, allein immer noch ist dessen See-

[1]) Die Handelsmarine Oesterreichs zählt im Ganzen 9.838 Fahrzeuge, pr. 332100 Tonnen, mit 347000 Köpfen Bemannung (incl. der Fischerbarken). Ebenfalls einschl. der Fischerbarken zählt die Handelsmarine von ganz Italien (excl. Venetien) 18.700 Fahrzeuge pr. 551.000 T. und 100.000 Mann Besatzung Die französische mittelländische Handelsmarine 3.810 Segelschiffe, 148 Dampfschiffe, die Griechische 5.000 Schiffe pr. 295.000 T., mit 26.300 Matrosen, die gesammte Spanische 5.175 Schiffe pr. 350.000 T., die gesammte Osmanische 1.150 Schiffe pr. 160.000 T.

handel bedeutend und mit der Herstellung der directen Eisenbahnverbindung über die Alpen Tirol's (Brennerbahn) dürfte dem Seeverkehre der venetianischen Küsten wieder eine wichtige Stellung im Weltverkehre zufallen. Dagegen ist der Besitz der Häfen an der nordwestlichen Spitze des illyrischen Dreiecks von steigender Wichtigkeit; deren Verkehr ist seit Jahren in kräftiger Entwickelung. Ihr Gedeihen und Aufblühen ist in erster Linie durch die Herstellung von Eisenbahnlinien zur Herstellung prompter Verbindung mit den productenreichen Hinterländern bedingt. Dann kann sogar ein Theil des Verkehres nach den Küsten des schwarzen Meeres, der heute durch die griechischen Gewässer geht, der istrischen und dalmatinischen Küste zugelenkt werden.

Die Statistik des österreichischen Seeverkehres ist vollständiger, als jene irgend eines anderen Staates. Sie stellt nicht allein die Schifffahrts-Bewegung und den Handel der österreichischen Häfen dar, sondern sie begreift die Bewegung der in wichtigeren fremden Häfen verkehrenden österreichischen Schiffe.

Schifffahrtsverkehr der österreichischen Seehäfen. [1])

Die *gesammte Bewegung von Schiffen* in den österreichischen Häfen [2]) betrug:

im Jahre	eingelaufen		ausgelaufen	
	Schiffe	pr. Tonnen	Schiffe	pr. Tonnen
1831	11.044	584.132	10.920	582.169
1835	24.099	755.404	24.411	787.805
1840	33.691	1,121.814	33.684	1,145.402
1845	29.944	1,182.026	30.364	1,198.054
1850 [3])	41.172	1,710.509	41.039	1,695.400
1851	36.945	1,537.872	36.947	1,552.868
1852	43.390	1,814.608	43.406	1,852.252
1853	44.903	2,074.566	44.669	2,084.952
1854	48.160	2,249.834	48.419	2,279.492
1855	43.840	1,891.048	44.258	1,924.449
1856	45.786	2,067.245	45.858	2,059.111
1857	43.886	1,988.800	44.531	2,060.826
1858	83.999	3,231.766	84.253	3,225.367
1859	86.488	3,238.960	86.854	3,232.443
1860	89.512	3,410.937	91.623	3,136.965

Also stetige Zunahme der Schifffahrtsbewegung der österreichischen Häfen mit Ausnahme der Periode 1840—1845. Der mittlere Tonnengehalt eines angekommenen Schiffes beträgt im Decennium 1850—1859

[1]) Die folgenden Nachweisungen sind theilweise dem „statistischen Handbüchlein", theilweise dem III. Heft (Jahrg. 9) der „Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik", jen. des Jahres 1860 der von der Triester Handelskammer publicirten Nachweisung „Navigazione nei porti austriaci, Trieste 1861" entnommen.

[2]) Nur die Nachweisungen der Jahre 1858 und 1859 umfassen sämmtliche 115 Häfen, jene der Vorjahre nur den Verkehr der Häfen von Venedig, Chioggia, Triest, Rovigno, Fiume, Buccari, Portoré, Zengg Carlopago, S. Giorgio, Jablanac, Zara, Spalato, Ragusa, Portorose. Doch betrug der Verkehr der früher nicht einbezogenen übrigen Häfen in den Jahren 1858, 1859 nur 38% des Tonnengehaltes des gesammten Schifffahrtsverkehres und 12% des Werthes des Waarenverkehres.

[3]) Umfasst die Nachweisungen des Verwaltungsjahres 1850, dann der Monate November und December 1850 als Uebergang zu der von da an beginnenden Darstellung der Schifffahrt nach dem Sonnenjahre.

durchschnittlich 40·7. Offenbar bestand die Mehrzahl der verkehrenden Schiffe aus kleineren Küstenfahrern. Indessen ist darauf aufmerksam zu machen, dass die Menge der Zufluchtshäfen, ferner die Tüchtigkeit und Erfahrenheit der Patrone und Piloten, die Küstenschifffahrt insbesondere begünstigen und befördern. Ein beträchtlicher Theil des auf dem adriatischen Meere durch Küstenfahrer vermittelten Verkehres wird anderwärts durch Schiffe langer Fahrt bewerkstelligt. — Es fällt ferner in vorstehender Uebersicht auf, dass in der Regel die Zahl der ausgelaufenen Schiffe grösser, als jene der angekommenen. Diese Erscheinung wird zum Theil durch die Thätigkeit der Schiffbauindustrie erklärt; die auf österreichischen Werften neu construirten Schiffe verlassen natürlich zuerst österreichische Häfen.

Bewegung der in die österreichischen Häfen eingelaufenen Schiffe. Wir sondern in nachstehender Uebersicht vorläufig die eingelaufenen Schiffe in solche, welche aus österreichischen und solche, welche aus fremden Häfen ankamen.

Im Jahre 1859 in den österreichischen Häfen angekommene Schiffe, nach ihrer Herkunft.

Herkunft	Beladene		Leere		Zusammen	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
	Handelsthätig:					
aus	Segelschiffe					
Oesterreich	36.928	799.849	24.479	475.717	61.407	1,275.566
dem Auslande	4.133	414.018	572	44.877	4.705	458.895
Zusammen	41.061	1,213.867	25.051	520.594	66.112	1,734.461
i. J. 1860[1]	42.974	1,302.821	26.135	527.659	69.109	1,830.480
aus	Dampfschiffe					
Oesterreich	2.866	586.159	1.012	295.587	3.878	881.746
dem Auslande	282	122.554	25	8.841	307	131.395
Zusammen	3.148	708.713	1.037	304.428	4.185	1,013.141
i. J. 1860	4.018	904.580	828	167.797	4.846	1,072.377
aus	Segel- und Dampfschiffe					
Oesterreich	39.794	1,386.008	25.491	771.304	65.285	2,157.312
dem Auslande	4.415	536.572	597	53.718	5.012	590.290
Zusammen	44.209	1,922.580	26.088	825.022	70.297	2,747.602
i. J. 1860	46.992	2,207.401	26.963	695.456	73.950	2,902.857
aus	**Handelsunthätige:**[2]					
Oesterreich	—	—	—	—	15.284	369.057
dem Auslande	—	—	—	—	907	122.301
Zusammen	—	—	—	—	16.191	491.358
i. J. 1860	—	—	—	—	15.557	508.080
			Hauptsumme 1859		86.488	3,238.960
			„ 1860		89.512	3,410.937

[1]) Nähere Details über die Herkunft fehlen in dem erwähnten Ausweise für 1860.
[2]) Als Handelsunthätige werden jene Schiffe verzeichnet, welche ohne Waarenverkehr zu vermitteln in die Häfen einlaufen, sei es als Nothhäfen, oder um Lebensmittel einzunehmen.

Sonach gelangten von der Gesammtzahl der in österreichische Häfen eingelaufenen Schiffe (86.488 pr. 3,238.960 T.), dahin 80.569 pr. 2,526.369 T. aus österreichischen Plätzen. Die Ziffer der handelsunthätig verkehrenden Fahrzeuge erscheint bedeutend; sie ist aus dem Antheil zu erklären, welchen der Verkehr kleinerer Fahrzeuge an der gesammten Schifffahrtsbewegung der österreichischen Häfen behauptet. Die Bauart dieser Küstenfahrer bedingt, dass dieselben bei drohenden Stürmen sofort einen Schutzhafen aufsuchen und die grosse Zahl von Häfen erleichtert denselben die Erneuerung der Approvisionen. Für den Handelsverkehr ist die Bewegung der handelsunthätigen Schiffe ohne alle Bedeutung.

Nach vorstehender Uebersicht war die Zahl der handelsthätig unbeladen Einlaufenden gegenüber den Beladenen verhältnissmässig sehr bedeutend und zwar am bedeutendsten bei den Ankünften von Segelschiffen aus österreichischen Häfen. Nach Percenten stellte sich der Antheil des Tonnengehaltes der unbeladen angekommenen zu jenem der beladenen Schiffe:

	im Jahre			
	1859 *Tonnen*		1860 *Tonnen*	
aus	beladene %	unbeladene %	beladene %	unbeladene %
	Segelschiffe		Segelschiffe	
Oesterreich	63	37	71·1	28·9
dem Auslande	90·2	9·8		
	Dampfschiffe		Dampfschiffe	
Oesterreich	66	34	84·4	15·6
dem Auslande	93·3	6·7		
	Segel- und Dampfschiffe			
Oesterreich	64	36	76·1	23·9
dem Auslande	91	9		
Zusammen	70·0	30·0		

Diese Ziffer des Jahres 1859 ist im Vergleiche gegen die Vorjahre als eine abnorme zu betrachten; günstiger ist jene des Jahres 1860. Im Jahre 1858 betrug der Tonnengehalt der leer angekommenen 22% vom Tonnengehalt der überhaupt eingelaufenen Schiffe; die bezügliche Ziffer des zehnjährigen Verkehres von 1841—1850 war durchschnittlich 19.4% pr. Jahr. Das ungünstige Ergebniss des Jahres 1859 wird übrigens hinlänglich durch die Störung erklärt, welche die mehrmonatliche Blokade der österreichischen Häfen auf die Handelsbeziehungen, insbesondere der österreichischen Häfen unter sich, übte.

Der Verkehr der D a m p f s c h i f f e bezifferte sich 1860 unter Summe der handelsthätig angekommenen Schiffe auf 37% von deren Tonnengehalt; davon entfielen 1859 auf die Ankünfte aus österreichischen Häfen 32%.

A u s d e m A u s l a n d e liefen im Jahre 1859 in österreichische Häfen ein: 5.012 handelsthätige Schiffe pr. 590.290 T. (21.5% vom Gesammt-Tonnengehalte der angekommenen handelsthätigen Fahrzeuge). Im Vorjahre 5.497 Schiffe pr. 730.175 T.

Der Verkehr dieser fremden Ankünfte vertheilt sich der Herkunft und Beschaffenheit nach:

Segelschiffe:

Land der Herkunft	beladene Schiffe	pr. Tonnen	leere Schiffe	pr. Tonnen
Kirchenstaat	1.267	57.269	368	24.601
Neapel	829	38.446	88	4.650
Sicilien	111	19.116	4	378
Jonische Inseln	134	9.165	30	1.165
Griechenland	131	10.839	12	491
Toscana	7	1.306	—	—
Sardinien	22	2.833	8	1.270
Frankreich: Mittelmeer	70	13.942	14	4.361
Frankreich: Atlant. Meer	35	6.179	1	361
Frankreich: Algerien	1	250	2	698
Spanien	8	1.606	—	—
Portugal	1	113	—	—
Grossbritannien und Irland	278	85.916	1	478
Malta	9	1.575	11	2.613
Gibraltar	—	—	—	—
Niederlande	45	7.930	—	—
Belgien	28	8.885	1	417
Hansestädte	9	928	—	—
Preussen	5	993	—	—
Dänemark	3	508	—	—
Schweden und Norwegen	18	3.572	—	—
Russland, schwarzes Meer	116	36.516	—	—
Türkei	742	46.127	32	2.689
Moldau	71	12.182	—	—
Walachei	94	13.698	—	—
Egypten	24	6.739	2	705
Tunis	3	464	—	—
Tripolis	1	113	—	—
S. Domingo	7	1.063	—	—
Spanische Besitzung. in America	9	3.105	—	—
Ver. Staaten von Nordamerica	27	13.524	—	—
Venezuela	1	111	—	—
Brasilien	29	6.002	—	—
Peru	2	638	—	—
Britische Besitzungen in Asien	4	1.405	—	—
Niederländische „ „	1	460	—	—
Sumatra	1	400	—	—
Summe	4.133	414.018	572	44.876
im Vorjahre	5.101	564.251	365	34.656

Dampfschiffe:

Herkunft	beladene Schiffe	pr. Tonnen	leere Schiffe	pr. Tonnen
Kirchenstaat	1	460	—	7.696
Jonische Inseln	106	22.760	21	—

Dampfschiffe:

Herkunft	beladene Schiffe	beladene pr. Tonnen	leere Schiffe	leere pr. Tonnen
Spanien	5	2.821	—	—
Grossbritannien	49	34.848	—	—
Niederlande	8	2.704	—	—
Russland (Balt. Meer)	1	314	—	—
„ (Schwarzes Meer)	95	46.334	4	1.145
Egypten	17	12.313	—	—
Summe	282	122.554	25	8.841
im Vorjahre	328	142.987	30	9.234

Nach Flaggen gesondert, erfolgte die Bewegung sämmtlicher 1859 in die österreichischen Häfen eingelaufenen handelsthätigen Schiffe:

Flaggen:	Schiffe	pr. Tonnen		Schiffe	pr. Tonnen
Oesterreichische	65.762	2,340.851	Preussische	12	3.424
Päpstliche	1.907	100.646	Sardinische	19	3.270
Neapolitanische	1.035	70.408	Samiotische	12	1.783
Griechische	433	65.100	Spanische	6	1.675
Britische	168	63.648	Hanseatische	7	1.589
Niederländische	104	17.874	Moldauische	7	1.275
Nord - Amerikanische	31	16.571	Hannoverische	7	1.151
Schwed. und Norweg.	55	13.919	Mecklenburgische	5	1.113
Jonische	402	13.069	Toscanische	3	677
Türkische	217	9.352	Belgische	2	585
Französische	50	8.659	Walachische	5	432
Russische	18	5.622	Oldenburgische	2	373
Dänische	27	4.351	Portugiesische	1	195

Im J. 1860 angekommen handelsthätige Schiffe österreichischer Flagge 69.976 pr. 2,446.375 T., fremder Flagge 3.979 pr. 406.482 T.

Im Einzelnen waren 1850 bei den fremden Ankünften vorzugsweise folgende fremde Flaggen betheiligt:

Flaggen:	Schiffe	pr. Tonnen	Flaggen:	Schiffe	pr. Tonnen
Päpstliche [1]	1.551	80.576	Französische	59	11.900
Griechische	462	75.717	Türkische	126	8.563
Englische	159	69.205	Preussische	21	6.052
Neapolitanische [1]	958	58.838	Sardinische	34	6.019
Niederländische	111	20.989	Dänische	32	5.224
Nordamerikanische	47	20.906	Mecklenburger	8	2.848
Schwed. u. Norweg.	54	13.709	Russische	10	2.296
Jonische	236	12.274	Sonstige	91	12.276

Bewegung der aus österreichischen Häfen i. J. 1859 ausgelaufenen Schiffe.

Nach der Bestimmung vertheilten sich die ausgelaufenen Schiffe:

[1]) Wie man sieht, hat der Verkehr der fremden italienischen Schiffe gegen das Vorjahr abgenommen; die Ereignisse, welche im Sommer 1860 in Mittel- und Unteritalien abspielten, erklärten das hinlänglich.

Im Jahre 1859 aus den österreichischen Häfen ausgelaufene Schiffe nach deren Bestimmungsorten.

Bestimmung	Beladene		Leere		Zusammen	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
	Handelsthätig:					
nach	Segelschiffe					
Oesterreich	36.483	798.078	25.255	485.650	61.738	1,283.728
dem Auslande	3.661	373.684	991	81.646	4.652	455.330
Zusammen	40.144	1,171.762	26.246	567.296	66.390	1,739.058
i. J. 1860	43.177	1,156.758	27.631	594.449	70.808	1,852.207
nach	Dampfschiffe					
Oesterreich	2.309	457.406	1.550	413.887	3.859	871.293
dem Auslande	279	133.882	30	9.606	309	133.488
Zusammen	2.588	581.288	1.580	423.493	4.168	1,004.781
i. J. 1860	3.211	745.397	1.630	329.296	4.841	1,074.693
nach	Segel- und Dampfschiffe					
Oesterreich	38.792	1,255.484	26.805	899.537	65.597	2,155.021
dem Auslande	3.940	497.566	1.021	91.252	4.961	588.818
Zusammen	42.732	1,753.050	27.826	990.789	70.558	2,743.839
i. J. 1860	46.388	2,003.155	29.261	923.745	75.649	2,926.906
nach	**Handelsunthätig:**					
Oesterreich	—	—	—	—	15.644	406.958
dem Auslande	—	—	—	—	652	81.646
Zusammen	—	—	—	—	16.296	488.604
i. J. 1860	6.315	322.549	9.659	187.516	15.974	510.065
			i. J. 1859 Hauptsumme		86.854	3,232.443
			„ 1860 „		91.623	3,436.965

Der Antheil der leer ausgelaufenen gegenüber den beladen abgegangenen Schiffen ist noch bedeutender (32% des Tonnengehaltes aller Handelsthätigen), als im Verkehre der ankommenden Fahrzeuge. Uebrigens entsendeten die österreichischen Häfen stets verhältnissmässig mehr unbeladene Schiffe, als deren einliefen (in der Periode 1841—1848 sogar im Mittel $41._8$% des Tonnengehaltes der abgegangenen Schiffe).

Nach fremde Häfen waren 1859: 4.961 handelsthätige Fahrzeuge pr. 588.818 T. (im Vorjahre: 5.497 pr. 720.175 T.) abgegangen. Dieselben hatten folgende Bestimmungsorte:

Segelschiffe:

Bestimmungsorte:	beladene Schiffe	beladene pr. Tonnen:	leere Schiffe	leere pr. Tonnen:
Kirchenstaat	1.331	66.535	271	12.115
Neapel	719	34.662	160	4.181
Sicilien	75	14.443	17	7.009
Jonische Inseln	154	12.091	110	4.689
Griechenland	264	30.719	33	6.757
Toscana	15	5.762	3	2.547
Sardinien	35	5.743	4	884

Bestimmungsorte:		beladene Schiffe	beladene pr. Tonnen:	leere Schiffe	leere pr. Tonnen:
Frankreich	Mittelmeer . .	174	38.567	5	943
	Atlant. Meer . .	32	8.122	1	229
	Algerien . . .	27	7.452	—	—
Spanien		7	1.996	2	743
Portugal		1	230	—	—
Grossbritannien und Irland . .		134	31.308	1	504
Malta		115	19.785	3	871
Gibraltar		1	232	—	—
Niederlande		15	2.516	—	—
Belgien		3	641	—	—
Hansestädte		19	2.993		—
Preussen		2	421	—	—
Schweden und Norwegen . .		3	519	—	—
Russland	Baltisches Meer .	1	125	—	—
	Schwarzes „ .	9	2.659	3	1.354
Türkei		390	41.191	375	38.057
Moldau		1	220	2	430
Walachei		2	565	—	—
Egypten		62	24.359	—	—
Berberei, Tunis		10	2.028	1	333
Span. Besitzungen in America		2	817	—	—
Ver. Staaten v. Nord-America		17	5.355	—	—
Venezuela		1	140	—	—
Brasilien		40	11.534	—	—
Summe		3.661	373.684	991	81.646

Dampfschiffe:

Nach:	beladene Schiffe	beladene pr. Tonnen:	leere Schiffe	leere pr Tonnen:
dem Kirchenstaat	2	995	—	—
den jonischen Inseln . . .	99	21.973	27	8.601
Spanien	3	1.583	—	—
Grossbritannien	48	34.185	—	—
den Niederlanden	9	3.496	—	—
Russland (baltisches Meer) . .	1	174	—	—
„ (schwarzes „) . .	1	314	—	—
der Türkei	98	48.259	1	284
Egypten	18	12.903	—	—
Summe	279	123.882	30	9.606

Den Flaggen nach vertheilte sich die Bewegung der ausgelaufenen handelsthätigen Fahrzeuge:

Flaggen:	Schiffe	pr. Tonnen	Flaggen:	Schiffe	pr. Tonnen:
Oesterreichische . .	66.081	2,341.883	Schwed. und Norw. . .	53	14.537
Päpstliche	1.849	95.654	Jonische	378	13.633
Griechische	441	65.458	Türkische	237	11.556
Neapolitanische . .	1.039	64.890	Französische	50	9.709
Britische	165	59.258	Russische	19	6.642
Niederländische . .	105	19.083	Preussische	17	5.005
Nord-Americanische	31	18.300	Dänische	24	4.131

Flaggen:	Schiffe	pr. Tonnen	Flaggen:	Schiffe	pr. Tonnen
Sardinische	17	3.160	Moldanische	3	674
Spanische	8	2.460	Oldenburgische	3	508
Samiotische	11	1.644	Walachische	4	366
Hanseatische	10	2.283	Belgische	1	355
Hannoverische	7	1.503	Portugiesische	1	222
Mecklenburgische . . .	3	735	Toscanische	1	182

Im Jahre 1860 ausgelaufen 72.479 handelsthätige Schiffe pr. 2,494.519 T. unter österreichischer, 4.170 pr. 432.381 T. unter fremder Flagge.

Es sind nunmehr, vor Abschluss der Darstellung der Seeschifffahrts-Bewegung Oesterreichs, noch zwei Beziehungen derselben insbesondere zu würdigen: der Umfang und die Bedeutung des Dampfschifffahrts- und des transatlantischen Verkehres.

Der *Verkehr der Dampfschiffe* ist in den Häfen des österreichischen Littorale verhältnissmässig lebhafter, als in jenen der deutschen Küsten der Nord- und Ostsee. Er betrug 1860: $41{\cdot}_3\%$ des Tonnengehaltes aller handelsthätig verkehrenden Schiffe überhaupt. Bekanntlich wird die regelmässige Dampfschifffahrts-Verkehr der österreichischen Häfen unter sich, ferner deren Verbindung mit den Häfen der Levante vorwiegend durch den österreichischen Lloyd vermittelt, welcher Actiengesellschaft fast sämmtliche Dampfschiffe der österreichischen Rhederei angehören. Doch ist auch in jüngerer Zeit die Zahl der unter fremder Flagge ankommenden Dampfschiffe aus englischen (Liverpool) und niederländischen Häfen in Zunahme. Insbesondere im Jahre 1859—1860 war die Zahl der unter fremder Flagge angekommenen Fahrzeuge (77) weitaus bedeutender, als in den Vorjahren (1858: 42) und zwar in Folge der Blokade der österreichischen Häfen, während deren Dauer griechische Dampfschiffe statt jener des Lloyd den Verkehr der Levante mit dem nicht blokirten Triest unterhielten. Nähere Nachweisungen liefert die Schilderung des Handels und der Schifffahrt von Triest, dessen Hafen für die Dampfschifffahrts-Bewegung der österreichischen Küsten den Mittel- und Ausgangspunkt bildet. Zudem stehen uns bezüglich des Verkehres von Triest neueste Daten zur Gebote.

Die Zahl der aus *transatlantischen Häfen* angekommenen Schiffe betrug i. J. 1859: 81 und gerade die Verbindungen mit transatlantischen Häfen scheinen durch die Störung des Verkehres im Jahre 1859 besonders empfindlich getroffen werden zu sein, denn im Vorjahre noch kommen aus transatlantischen Plätzen 157 [1]) Schiffe an. Für den transatlantischen Verkehr bildet Triest den auschliesslichen Stapelplatz. Näheres bei der Darstellung der Verkehrsthätigkeit dieser Hafenstadt.

---

[1]) Aus S. Domingo 10, aus den spanischen Besitzungen in Amerika 49, aus den Ver. Staaten 40, aus Brasilien 41, aus den britischen Besitzungen in Asien 10; die Uebrigen aus südamerikanischen und asiatischen Häfen.

Seehandel der österreichischen Häfen.

Der *Werth* der durch die Seeschifffahrt vermittelten Ein- und Ausfuhren nach und aus den österreichischen Häfen[1]) betrug:

im Jahre	Werth der Einfuhr fl.	Werth der Ausfuhr fl.
1831	60,297.100	42,823.400
1835	70,370.800	48,941.000
1840	84,941.200	61,977.900
1845	85,037.400	70,797.100
1850	142,013.100	104,073.200
1851	141,611.000	82,849.300
1852	165,328.000	89,294.900
1853	168,349.500	102,664.300
1854	170,297.600	125,307.100
1855	179,657.900	137,696.500
1856	191,963.900	147,652.800
1857	174,536.600	140,342.600
1858	224,515.500	148,063.000
1859	175,502.300	135,169.000
1860	182,513.757	139,855.432

Vorstehende Zahlenreihe schliesst mit Jahren ab, welche aus äusseren Ursachen dem Seehandel so sehr ungünstig waren; insbesondere litt die Einfuhr, weniger der Ausfuhrhandel. Die Ergebnisse des Jahres 1859 und des Jahres 1860, in welchem völlige Erholung des Handels vom Drucke des Jahres 1859 noch nicht eingetreten war, können wohl nicht als Ausgangspuncte einer geschichtlich vergleichenden Prüfung dienen. Von 1831—1858 betrug die Zunahme der Einfuhr 191%, jene der Ausfuhr 218%. — Wenn die Ziffern des Verkehres von Triest auch verhältnissmässig für die übrigen Häfen maassgebend sind, so ist der Maximalstand der maritimen Ausfuhr (jener des Jahres 1858) im Jahre 1861 nahezu wieder erreicht worden, während die Einfuhr seewärts langsamer dem damaligen Stande entgegengeht (vergl. S. 169).

Nach *den Ländern der Herkunft und der Bestimmung* vertheilten sich Einfuhr und Ausfuhr i. J. 1859:

Länder:	Werth der Einfuhr fl. aus a) Oesterreichischen Häfen	Werth der Ausfuhr fl. nach a) Oesterreichischen Häfen
Oesterreich	87,764.400	86,113.100

Länder	Einfuhr fl. aus b) sonstigen Häfen Europa's und der Levante	Ausfuhr fl. nach b) sonstigen Häfen Europa's und der Levante
Grossbritannien u. Irland	17,074.000	7,463.100

[1]) Es gilt auch für den Waarenverkehr die Note 2 auf Seite 153 bezüglich der Vervollständigung der Handelsausweise durch die successive Aufnahme sämmtlicher Hafenplätze. — Die Werthberechnungen der Waarenbewegung werden von der k. k. Central-Seebehörde auf Grundlage börsenmässiger Waarenpreise durchgeführt.

Länder	Werth der Einfuhr fl. aus	Werth der Ausfuhr fl. nach
Türkei	10,703.100	10,619.400
Neapel u. Sicilien	10,584.200	3,697.900
Frankreich . .	6,346.700	3,529,800
Kirchenstaat . .	4,962.200	10,028.300
Niederlande . .	4,638.900	770.700
Russland . . .	4,180.100	205.800
Egypten . . .	3,021.500	1,951.000
Belgien	2,912.400	
Griechenland . .	2,483.300	2,982.000
Jonische Inseln .	2,086.800	1,796.000
Moldau	1,696.600	15.700
Sardinien . . .	1,219.200	536.400
Walachei . . .	1,127.800	9.900
Spanien	649.900	118.200
Schweden u. Norw.	480.800	120.700
Malta	373.100	931.500
Preussen . . .	339.100	38.600
Hansestädte . .	283.400	698.800

Länder:	Einfuhr fl.	Ausfuhr fl.
Toscana . .	278.700	300.000
Tunis	107.600	38.000
Portugal . . .	81.800	18.600
Dänemark . . .	54.700	62.600
Gibraltar . . .	11.090	10.500
Tripolis . . .	7.100	—
Summe	75,756.300	41,255.100
c) aus transatlantischen Plätzen		
Ver. Staaten .	5,155.500	1,492.300
Brasilien . .	3,561.800	2,293.700
Span. Besitzung. in Amerika .	1,051.500	14.000
S. Domingo .	820.600	—
Brit. Ostindien	742.600	—
Niederlande .	235.000	—
Sumatra . . .	226.200	—
Venezuela . .	104.900	1.600
Peru	83.500	—
Summe	11.981.600	7,801.600

Es wurde oben, gelegentlich der Schifffahrts-Bewegung nach und aus transatlantischen Häfen, darauf hingewiesen, dass die Ereignisse des Jahres 1859 insbesondere diese Richtung des Verkehres empfindlich berührten — und mehr noch wie die Schifffahrts- wurde die durch dieselbe vermittelte Waarenbewegung betroffen, denn die Einfuhr aus transatlantischen Plätzen betrug noch im unmittelbaren Vorjahre 25,973.900 fl. (aus Cuba $8._{8}$ Mill., den Ver. Staaten $7._{6}$ Mill., Brasilien $5._{5}$ Mill., Ostindien $2._{1}$ Millionen). — Die Verminderung der Einfuhr überhaupt i. J. 1859 (gegen das Vorjahr weniger 49,013.260 fl.) wurde vorwiegend durch die fremde Einfuhr getragen, weitaus weniger durch die Importe der österreichischen Häfen unter sich:

Einfuhr aus:	im Jahre 1858 fl.	im Jahre 1859 fl.
österreichischen Häfen	94,541.600	87,764.400
sonstigen Häfen Europa's u. der Levante	104,000.000	75,756.300
transatlantischen Häfen	25,973.900	11,981.600

Waarengruppen und Waarengattungen des Seehandels i. J. 1859.

Waarengattungen:	Einfuhr aus österreichischen Häfen Mill. fl.	Einfuhr aus fremden Häfen Mill. fl.	Ausfuhr nach österreichischen Häfen Mill. fl.	Ausfuhr nach fremden Häfen Mill. fl.
a) Verzehrungsgegenstände				
Colonialwaaren	$7\cdot_{8}$	$15\cdot_{2}$	$7\cdot_{1}$	$4\cdot_{3}$
Südfrüchte	$2\cdot_{2}$	$7._{8}$	$2\cdot_{0}$	$1\cdot_{9}$
Tabak und Tabakfabricate . . .	$5\cdot_{7}$	$0\cdot_{5}$	$3\cdot_{9}$	$0\cdot_{8}$
Getreide	$18\cdot_{4}$	$11\cdot_{4}$	$19\cdot_{4}$	$4\cdot_{6}$

Waarengattungen:	Einfuhr aus österreichischen Häfen Mill. fl.	Einfuhr aus fremden Häfen Mill. fl.	Ausfuhr nach österreichischen Häfen Mill. fl.	Ausfuhr nach fremden Häfen Mill. fl.
Thiere	1·7	1·6	1·5	0·2
Thierische Producte zum Genusse	0·8	1·6	0·8	0·2
Getränke	5·6	1·6	5·6	1·5
Summe	42·2	39·7	40·3	13·5
b) Rohstoffe.				
Brenn-, Bau-, Werkstoffe	4·8	2·3	4·9	7·1
Webe- und Wirkstoffe	5·2	10·9	5·3	2·8
Summe	10·0	13·2	10·2	9.9
c) Fabrications-Stoffe und Halbfabricate				
Fette und Oele	7·2	9·9	7·2	0·9
Thierische Producte z. technischen Gebrauche	2·6	2·4	2·6	1·2
Arznei-, Parfümerie-, Farb-, und Gärbestoffe	2·4	4·7	2.8	2·3
Unedle Metalle	3·0	3·4	1·9	3.3
Garne	0·8	3·0	0·7	1·2
Summe	16·0	23·4	25·2	8·9
d) Fabricate.				
Gewebe	11.1	3·8	11·7	7·4
Flechtwaaren u. dergl.	0·1	0·0	0·1	0·1
Leder-, Pelzwaaren, Kleidungen und Putzwaaren	2·3	0·4	1·1	0·6
Holzwaaren	0·3	0·0	0·3	0·2
Metall-, Glas-, Stein- u. Thonw.	2·3	4·5	3·2	4·4
Maschinen und Instrumente	0·4	1·4	0·5	1·0
Papier und Papierarbeiten	1·0	0·1	1·0	0·8
Chemische Producte, Arznei-, Farb-, Parfümerie-Waaren	1·3	1·0	1·7	1·5
Summe	19·0	11·2	19·6	16·3
Edle Metalle	0·2	0·2	0·4	0·1
Abfälle	0·4	—	0.4	0·4
Hauptsumme	87.8	87·7	86·1	49·1

Diese Werthe der Waarengruppen entsprechen folgenden Percentualsätzen:

Waarengruppen	Einfuhr aus			Ausfuhr nach		
	Oesterr. Häfen %	Fremden Häfen %	Zusammen %	Oesterr. Häfen %	Fremden Häfen %	Zusammen %
Verzehrungsgegenstände	24	22·6	46·6	29·8	10·0	39·8
Rohstoffe	5·7	7·5	13·2	7·5	7·3	14·8
Halbfabricate und Fabrications-Stoffe	9·1	13·3	22·4	11·2	6·6	17·8
Fabricate	10·8	6·4	17·2	14·5	12·1	26·6
Edle Metalle und sonstige Waaren	0·5	0·1	0·6	0·6	0·4	1·0
Zusammen	50·1	49·9	100·0	63·6	63·4	100·0

Es versteht sich zuvörderst von selbst, dass der passive Stand des österreichischen Seehandels, welchen derselbe vom Beginne der Aufzeichnungen an nachweist, nur auf dem Verkehre mit Hafenplätzen des Auslandes beruhen kann, während die Ausfuhr aus und die Einfuhr nach Oesterreichs Häfen stets identische Werthe darstellen muss, insoferne dieselben bloss als Zwischenverkehr erscheinen. In dieser Beziehung bieten die der Uebereinstimmung sich nähernden Ziffern des Importes und Exportes der österreichischen Häfen i. J. 1859 ($87._1 : 86._1$ Mill.) ein sehr günstiges Kriterium für die Genauigkeit der Erhebung und Werthbemessung des Waarenverkehres. — In dem Verkehre mit den Häfen des Auslandes bedingte vorwiegend die Mehreinfuhr folgender Artikel die Passivität des österreichischen Seehandels: Colonialwaaren, Mehreinfuhr $10._9$ Mill. fl., Südfrüchte $5._9$ Mill., Getreide $6._8$ Mill. [1]), Webe- und Wirkstoffe $8._1$ Mill., Fette und Oele 9 Mill. —; activ in der Ausfuhr gegen das Ausland erscheint vorzugsweise der Verkehr in Brenn-, Bau- und Werkstoffen (Holz, Mehrausfuhr $4._8$ Mill.), ferner der Verkehr in Fabricaten überhaupt, insbesondere der Gewebe, Mehrausfuhr $3._6$ Millionen.

Vertheilung der Schifffahrts- und Seehandels-Bewegung nach den Küsten-Provinzen.

Handelsthätig:			Eingelaufen im Jahre 1860			Ausgelaufen im Jahre 1860		
			Schiffe	Tonnen	Werth der Einfuhr	Schiffe	Tonnen	Werth der Ausfuhr
Oesterr. Küstenland	Segelschiffe	bel.	19.719	626.269	82,340.935	21.802	698.506	65,094.257
		leer	12.453	286.126	—	11.848	243.226	—
	Dampfschiffe	bel.	1.976	457.365	30,020.790	1.403	344.099	28,296.737
		leer	556	115.780	—	1.124	228.879	—
Venet. Küstenland	Segelschiffe	bel.	5.063	374.216	32,437.946	3.560	201.150	17,206.528
		leer	660	30.884	—	2.126	187.111	—
	Dampfschiffe	bel.	572	135.790	14,344.492	571	136.713	7,654.617
		leer	11	2.997	—	11	1.720	—
Kroat. Küstenland u. Militärgrenze	Segelschiffe	bel.	5.688	97.747	7.164.546	6.684	187.680	10,393.115
		leer	5.645	121.804	—	4.948	35.959	—
	Dampfschiffe	bel.	171	19.170	189.673	178	19.882	188.649
		leer	45	6.010	—	36	5.100	—
Dalmatien .	Segelschiffe	bel.	12.504	204.580	13,809.478	11.131	170.422	10,479.762
		leer	7.377	88.845	—	8.709	128.153	—
	Dampfschiffe	bel.	1.299	292.255	2,205.897	1.059	244.703	550.767
		leer	216	43.010	—	459	93.597	—
Summe .	Segelschiffe	bel.	42.974	1,302.821	135,752.905	43.177	1,257.758	103,173.662
		leer	26.135	527.659	—	27.631	594.449	—
	Dampfschiffe	bel.	4.018	904.580	46,760.852	3.211	745.387	36,681.770
		leer	828	167.797	—	1.630	329.296	—

[1]) Der Verkehr in Getreide hat seitdem eine andere Wendung genommen und tritt jetzt um mehr activ hervor, denn i. J. 1859 passiv.

Auf das österreichische Litorale entfielen nach dieser Uebersicht 46% der Zahl der in sämmtlichen Häfen eingelaufenen handelsthätigen Fahrzeuge und 62% vom Werthe der gesammten Einfuhr, 66% der Ausfuhr seewärts. Diese hervorragende Wichtigkeit des österreichischen Litorale beruht vorwiegend auf der Verkehrsthätigkeit von dessen erstem Hafenplatze, Triest. Der Darstellung der Seeschifffahrts- und Seehandels - Bewegung dieser Handelsstadt, einer der wichtigsten des mittelländischen Meeres überhaupt, sei ein besonderer Abschnitt gewidmet.

Schifffahrt und Handel von Triest.

An der nördlichsten Einbuchtung des adriatischen Meeres gelegen, ist Triest der mercantile Gegenpunct Hamburgs im Süden und ein natürlicher maritimer Stapelplatz für die südliche Hälfte des mittleren Europa. So erscheint auch Triest als der mächtigste deutsche Seehandelsplatz nach Hamburg; der Werth der jährlich daselbst ein- und ausgeführten Güter übertrifft den Verkehr von Bremen um die Hälfte und ist bedeutender als jener aller preussischen Häfen zusammengenommen. Wir betonen absichtlich die Wichtigkeit von Triest als deutsche Hafenstadt, ohne im Unklaren darüber zu sein, welcher Anerkennung wir uns von der intra und extra muros Triest's mit widerlicher Ostentation zur Schau getragenen Italomanie zu gewärtigen haben werden. Was Triest heute ist, verdankt es seiner Verbindung mit Oesterreich. Es fehlt der Stadt an einer natürlichen Vorbedingung zum blühenden Verkehrsleben: sie steht mit den angrenzenden Binnenländern durch keine natürliche Wasserstrasse in Verbindung. Dieser Mangel ist durch eine Eisenbahnanlage ergänzt, welche die österreichische Regierung mit enormen Kosten in bedrängter Zeit durchführte. Die Dampfschifffahrt österreichischer Flagge hat ihren Central- und Ausgangspunct in Triest, allein bekanntlich hält sich dieselbe nur durch die Zuschüsse auf Reichsunkosten gegen die mächtige Concurrenz anderer bedeutend subventionirter Dampfschifffahrts-Gesellschaften des mittelländischen Meeres. Angenommen, das triester und istrische Litorale wäre von Oesterreich politisch getrennt, wo wäre dann für die Hafenplätze dieser Küsten der commercielle Rayon, welcher das Entgelt für das Absatzgebiet des abgeschlossenen Innerösterreich gewähren soll? In erklärlichster Weise müsste jede italienische Regierung die westliche Küste der Adria auf Kosten der östlichen protegiren. Doch damit hat es wohl gute Wege — der Kaiserstaat, gestützt durch die gemeinsamen Interessen von 45 Millionen Deutschen, gebietet über Macht und Kraft genug, um seine Position am mittelländischen Meere zu halten, welche ihm von Gott und Rechtswegen gehört.

Seeschifffahrts-Bewegung von Triest.

Hinsichtlich der Zahl und Betonnung der im Hafen von Triest eingelaufenen Schiffe reichen die Nachweisungen weiter zurück (bis zum Jahre 1802), als jene irgend eines anderen deutschen Hafenplatzes. Die Zahl der angekommenen Schiffe war:

im Jahre:	Schiffe	pr. Tonnen	im Jahre:	Schiffe	pr. Tonnen
1802	5.442	186.326	1851	10.566	680.916
1805	3.845	170.091	1852	12.055	779.032
1810	3.664	88.176	1853	12.535	820.572
1815	6.667	241.414	1854	12.598	852.157
1820	4.015	206.597	1855	10.422	740.677
1825	5.899	305.903	1856	10.905	773.477
1830	7.462	321.049	1857	10.733	747.706
1835	8.529	374.343	1858	10.356	766.915
1840	10.282	459.375	1859	10.969	779.173
1845	7.926	454.691	1860	10.243	717.296
1850	9.811	641.391	1861	10.378	735.806

Triest ist wohl jetzt in der Reihe der wichtigsten Hafenplätze des mittelländischen Meeres der dritte (demselben gehen nur vor: Constantinopel und Marseille). Die Seeschifffahrts-Bewegung von Marseille zählte angekommene Schiffe:

im Jahre	Schiffe	Tonnen
1859	9.187	1,603.587
1860	8.116	1,372.751
1861 [1]	9.513	1,752.850

Unter den kriegerischen Constellationen, welche unser Jahrhundert eröffneten, sank der frühere Schifffahrtsverkehr von Jahr zu Jahr; am tiefsten während der Dauer der französischen Herrschaft (i. J. 1812 kamen 2.655 Schiffe pr. 60.235 T. an). Nach deren Beseitigung Zunahme, welche vom Jahre des Beginnes der Seedampfschifffahrt 1837 für die Zahl und den Tonnengehalt der Schiffe in bestimmterer Progression vorwärtsschreitet — bis 1854, welches für den Triester Hafenverkehr den Culminationspunkt bildet. Im folgenden Jahre Rückschritt und seitdem verbleibt die Zahl der Ankünfte und deren Tonnengehalt im Ganzen auf derselben Stufe [2].

Herkunft und Bestimmung der im Jahre 1861 ein- und ausgelaufenen Schiffe:

[1] Darunter 323 Schiffe (pr. 106.753 T) unter österreichischer Flagge.
[2] Die abnorm ungünstigen Ergebnisse des Jahres 1860 sind den damaligen politischen Ereignissen in Mittel- und Unteritalien zuzuschreiben, welche Regionen für den Verkehr von Triest von grösster Bedeutung sind.

Von — nach	Angekommene		Abgegangene	
	beladen	leer	beladen	leer
	a. Segelschiffe:			
Oesterreichischen Plätzen . . .	5.150	2.148	5.095	1.920
pr. Tonnen	147.013	60.981	140.939	46.295
Fremden Plätzen Europas u. d. Lev.				
Belgien	18	—	17	—
Hansestädten	6	—	11	—
Neapel und Sicilien	461	51	477	10
Frankreich	57	21	220	—
„ Algier	1	2	10	—
Grossbritanien und Irland	136	—	88	—
„ Gibraltar und Malta . . .	6	1	75	—
Griechenland	168	—	209	13
der Türkei	232	4	222	17
Egypten	23	—	57	—
Moldau	20	1	1	1
Walachei	101	—	2	—
den Jonischen Inseln	22	5	92	—
„ Niederlanden	42	—	21	—
dem Kirchenstaat	339	245	689	6
Portugal	—	—	—	1
Preussen	3	—	2	—
Russland, schwarzes Meer	41	—	8	—
„ baltisches „	—	—	8	3
Sardinien	24	20	18	—
Spanien	11	1	12	1
Schweden und Norwegen	4	—	2	—
Toscana	6	5	9	—
Tunis	—	—	3	—
Zusammen: von—nach europäischen fremden Plätzen, Schiffe	1.721	365	2.254	52
pr. Tonnen	197.932	42.908	272.986	9.410
Transatlantischen Plätzen:				
Amerika, spanischen Besitzungen . . .	8	—	3	—
„ San Domingo	12	—	—	—
„ Ver. Staaten	11	—	4	—
„ Venezuela	3	—	—	—
„ Brasilien	35	—	32	—
Britisch-Ostindien	1	—	—	—
Zusammen: von — nach transatlantischen Plätzen, Schiffe	70	—	39	—
pr. Tonnen	17.514	—	12.353	—
Total, Segelschiffe	9.454		9.360	
pr. Tonnen	472.348		481.983	
	b. Dampfschiffe			
Oesterreichischen Plätzen . . .	626	26	633	17
Fremden „ . . .	271	1	272	1
Zusammen Dampfschiffe	897	27	905	18
pr. Tonnen	255.505	8.007	254.700	4.269

Nach vorstehender Uebersicht gelangten 541 Schiffe mehr unbeladen in Triest an, als leere von da ausliefen (insbesonders aus dem Auslande 313 mehr Ankünfte als abgegangene Schiffe); die Zahl der unbeladen

auslaufenden Segelschiffe ist überhaupt seit dem Jahre 1857 in Abnahme (selbe betrug damals 3.399 pr. 159.296 T.).

Angenommen, der gesammte Schifffahrtsverkehr aller österreichischen Häfen weise i. J. 1861 dem des Jahres 1860 nahekommende Ziffern nach, so würden auf die Ankünfte aus fremden Ländern in Triest circa 45% der Schiffs- und Tonnenzahl der überhaupt aus dem Auslande in die österreichischen Häfen eingelaufenen Segel-Fahrzeuge entfallen. Dagegen concentriren sich der transatlantische Verkehr und der Dampfschifffahrts-Verkehr fremder Flagge ausschliesslich in Triest.

Der transatlantische Verkehr ist in Abnahme. Im decennalen Durchschnitte von 1841—1850 sind jährlich eingelaufen: aus Brasilien 23.573 Tonnen, aus den Verein. Staaten 16.492 T. [1]) dagegen:

Im transatlantischen Verkehre zu Triest angekommene Schiffe im Jahre

Herkunft	1861		1860		1859		1858		1857	
	Schiff.	Tonnen	Schiff	Tonnen	Schiff.	Tonnen	Schiff.	Tonnen	Schiff.	Tonnen
Span. Besitzung. Amerika's	8	2.237	5	857	8	2.556	43	14.028	29	8.955
Engl. Besitzungen Amerika's	—	—	—	—	—	—	1	300	—	—
S. Domingo	12	1.825	8	1.189	7	1.063	9	1.563	5	805
Ver. Staaten	11	3.621	41	17.164	25	12.692	24	10.571	26	12.645
Venezuela	3	559	2	252	1	111	2	481	3	547
Brasilien	35	8.810	34	6.850	28	5.772	40	8.449	43	10.548
Peru	—	—	2	719	2	638	1	366	1	263
Chile	—	—	—	—	—	—	1	700	—	—
Mexico	—	—	1	347	—	—	—	—	5	1.167
Brit. Besitz. Asiens	1	462	2	779	4	1.405	10	3.700	6	2.607
Niederl. Besitzung. Asiens (Java)	—	—	—	—	1	460	—	—	—	—
Span. Besitzungen Asiens (Manila)	—	—	—	—	—	—	1	537	—	—
Sumatra	—	—	1	554	1	400	—	—	1	299
Zusammen	70	17.514	96	28.711	77	25.097	132	40.715	119	37.836

Mit dem Jahre 1859 trat ein Wendepunct zum Nachtheil des transatlantischen Verkehres ein; das nächstfolgende brachte Besserung. Selbe hätte wohl im Jahre 1861 fortgedauert und die Tonnenzahl auf jene des Jahres 1857 gebracht, wenn nicht der Bürgerkrieg der Verein. Staaten, resp. die Blokade der südlichen Häfen der Union, einen ganz ausserordentlichen Ausfall für diese Richtung des transatlantischen Verkehres herbeigeführt haben würde: sind es doch gerade diese südlichen Häfen, mit welchen Triest in lebhafterem Verkehre steht [2]).

[1]) Abgesehen von den wenig zahlreichen Ankünften aus Cuba, S. Domingo, Venezuela, Ostindien.
[2]) Unter den aus den Ver. Staaten 1860 angekommenen Schiffe (zus. 41) kamen aus: New-Orleans 9, Mobile 4, Charleston u. a. Häfen zus. 12. Im Jahre 1861 aus diesen Häfen der Union nur 2 Schiffe.

Von grösster Bedeutung ist die Dampfschifffahrts-Bewegung des Hafens von Triest; auf sie entfallen 36 % des Tonnengehaltes aller Ankünfte überhaupt. Nächst Hamburg weiset Triest unter allen deutschen Häfen bezüglich des Tonnengehaltes und der Schiffs-Zahl den regsten Dampfschifffahrts-Verkehr nach.

Vergleichen wir die Schifffahrtsbewegung von Triest mit jener der übrigen deutschen Häfen, so ergibt sich, dass heute Triest in Betreff der Zahl der verkehrenden Schiffe der erste, im Hinblick auf den Tonnengehalt der Schiffe, sich an Hamburg reihend, der zweite deutsche Hafen ist.

Der Flagge nach vertheilten sich die ankommenden Schiffe im Jahre 1861:

a) Segelschiffe. Oesterreichischer Flagge 7.612 Schiffe, Hamburger 6, Nord-Amerikanischer 21, Hannoverischer 16, Belgischer 2, Dänischer 29, Französischer 10, Griechischer 331, Englischer 36,. Jonischer 81, Mecklenburger 5, Moldauer 3, Neapolitaner 521, Niederländischer 71, Oldenburger 3, Türkischer 70, Peruanischer 1, Päpstlicher 548, Portugiesischer 5, Preussischer 12, Russischer 10, Samiotischer 7, Sardinischer 9, Serbischer 1, Spanischer 11, Schwedo-Norwegischer 30, Toscanischer 1, Walachischer 7.

Dampfschiffe. Oesterreichischer Flagge 885, Französischer 1, Griechischer 3, Englischer 55, Niederländischer 1, Russischer 1.

Der Seehandel Triest's.

Der Werth der Einfuhr und Ausfuhr von Triest [1]) betrug in den letzten fünf Jahren:

	Einfuhr seewärts	Einfuhr landwärts	Ausfuhr seewärts	Ausfuhr landwärts
	Werth, Mill. fl.		Mill. fl.	
1857	109·0	39·9	96·9	34·5
1858	122·4	37.1	90.3	44.4
1859	87·3	48·1	81·9	33·4
1860	97·1	50·1	85·6	38·0
1861	93·8	62·3	85·8	40·6

Es geht aus diesen Zahlen hervor, dass sich der Seehandel Triest's noch nicht wieder von dem Drucke erholt hat, welchen das so misslich ereignissvolle Jahr 1859 brachte —, um so lebhafter gestalten sich die Verkehrsbeziehungen landwärts. Der Import aus dem Binnenlande hat seit 1857 um ein Dritttheil seines Werthes zugenommen (in Folge der Mehrung der Getreideeinfuhr aus Ungarn); weniger bedeutend ist der Export landwärts. Insoferne nun die Beziehungen Triest's zum allgemeinen

---

[1]) Triest als Zollausschluss und Freihafen nimmt in handelspolitischer Beziehung dem allgemeinen österreichischen Zollgebiete gegenüber eine selbständige Stellung ein, wesshalb auch die Ein- und Ausfuhr landwärts, welche natürlich ausschliesslich aus und nach dem grossen Zollgebiete erfolgt, besonders nachgewiesen werden.



Zollgebiete (theilweise um Vieles) lebhafter geworden sind, aber dennoch der Seehandel den Stand der Jahre 1857—1858 nicht erreicht, so ist mit aller Sicherheit zu schliessen, dass Triest in seiner Eigenschaft als Hafenplatz der österreichischen Binnenländer von Jahr zu Jahr an Bedeutung gewinnt, dagegen als Handels-Zwischenstation des mittelländischen Meeres seit 1859 wesentlich an Bedeutung eingebüsst hat. Ein Fingerzeig für die nationalen Politiker Triest's, welche sich selbst die Frage beantworten mögen, auf welcher Richtung des Verkehres die Zukunft der Stadt ruht: auf jener nach Osten oder nach Westen?

Waarengattungen der Ein- und Ausfuhr i. J. 1861.

Wichtigste Artikel der Einfuhr:

a) Einfuhr seewärts

Verzehrungsgegenstände:

	Ctr.		Ctr.
Branntwein, Spiritus	21.439	Mehl	267.005
Rum	11.914	Reis	138.488
Kaffee	239.994	Südfrüchte, Feigen	66.656
Fische, geräucherte, marinirte	20.555	„ Orangen	49.321
Getreide, Weizen (Hectoliter)	237.495	„ Citronen, Limonien	67.908
„ Hafer „	50.514	Tabak, roh	9.069
„ Roggen „	75.289	„ verarbeitet	2.069
„ Mais „	313.067	Trauben, getrocknete	171.038
Gewürze, Pfeffer	8.949	Wein	86.253
„ Piment	3.248	Zuckerraffinate	251.814
Meersalz	147.151		

Rohstoffe:

	Ctr.		Ctr.
Baumwolle	217.145	Verschiedene Hölzer, ausländ.	9.821
Hanf	59.620	Perlmutter	7.040
Häute, Schafe- und Ziegenfelle	29.822	Porzellan- und Santorin-Erde	42.282
Ochsen- und andere Häute	54.790	Kalk	42.644
Holz, Brennholz (Cub. Fuss)	600.672	Sämereien, Hanf-, Leinsamen	20.789
Schiffbauholz	20.620	Kleesamen	4.834
Campeche „	53.435	Schafwolle, rohe	28.076
Gelb „	4.652	Seide „	2.938
Sandel „	5.594	Steinkohlen	832.295

Halbfabricate und Fabrications-Stoffe:

	Ctr.		Ctr.
Blei, rohes	18.846	Catechu	2.180
Eisen, roh, Gusseisen	69.796	Garn, Baumwollgarn	33.792
Schmiedeisen	93.483	Harze, Cautchouc	1.680
Schwarzblech	10.828	Colophonium	33.739
Weissblech	10.619	Gummi arab.	5.652
Farbstoffe: Krapp	9.197	verschiedene Harze	23.922
Summach	56.357	Holz, Fassdauben (Stück)	4,846.028
Quercitron	5.232	Bretter	368.435

	Ctr.		Ctr.
Kupfer, roh	4.178	Vallonea	66 673
Oele, Olivenöl	168.277	Vitriol	100.203
Leinöl	35.506	Vitriolöl	5.021
Schwefel	100.203	Zink, roh	6.316
Soda	43.349	Zucker, roh, Melasse	61.455

Fabricate:

Baumwollwaaren	35.963	Maschinen (Werth fl.)	978.195
Eisenwaaren, Schmiedwaaren	9.016	Papier	39.196
Nägel	16.568	Schafwollwaaren	1.722
Ketten	7.339	Schwämme	14.911
Holzarbeiten	4.720	Seilerwaaren	9.709
Leinenwaaren	5.526	Seife	25.099

Ferner: Verschiedene Waaren, nicht bes. benannte 275.251 Ctr.

b) Einfuhr landwärts

Verzehrungsgegenstände:

Bier	82.520	Hafer	82.417
Brantwein, Spiritus	142.339	Mehl	300.883
Butter und andere Fette	40.359	Tabak, roh	28.949
Getreide: Weizen [1]	1,869.648	zubereitet	4.456
Mais	453.957	Zucker, raffinirt	54.426
Gerste	20.214		

Rohstoffe:

Hanf	6.133	Kohlen, Holzkohlen	107.139
Holz, Brennholz	340.257	Steinkohlen	306.365
Schiffbauholz	441.878		

Halbfabricate und Fabrications-Stoffe:

Eisen, geschmiedet, gewalzt	64.789	Fassdauben	1,020.340
Draht	17.291	Balken	193.535
Schwarzblech	18.600	Bretter	1,020.340
Schienen	20.529	Rübsöl	24.759
Stahl	53.247	Weinstein	3.211
Holz, Holzreifen	62.169		

Fabricate:

Baumwollwaaren	13.550	Leinenwaaren	13.625
Eisenwaaren, Schmiedwaaren	10.554	Papier	17.065
Nägel	13.755	Schafwollwaaren	24.716
Glas und Glaswaaren	59·096	Verschiedene Manufacturwaaren	12.530
Kurze und Bijouterie-Waaren	10.281	Zündhölzchen	18.2

[1] Im Jahre 1858: 14.810 Ctr., 1859: 30.220 Ctr., 1860: 484.100 Ctr. So erreichte 1861 der Weizenimport aus der östlichen Hälfte der Monarchie den Werth von 8—9 Mill. fl., während derselbe noch vor wenig Jahren unbedeutend war. Dieser enorme Aufschwung des Getreidegeschäftes beruht auf dem Ausbaue der ungarischen Eisenbahnlinien und deren Anschluss an die Südbahn. Triest ist heute einer der wichtigsten deutschen Seeverkehrsplätze für Getreide.

Wichtigste Artikel der Ausfuhr:

a) Ausfuhr seewärts

Verzehrungsgegenstände:

	Ctr.		Ctr.
Bier	28.094	Mehl	363.866
Branntwein, Spiritus	134.365	Reis	65.223
Rum	26.540	Südfrüchte, Feigen	21.613
Butter, Speck	24.775	Limonien und Citronen	22.167
Getreide, (Hectoliter):		Getrocknete Trauben	112.394
Hafer "	78.055	Verschiedene "	45.884
Weizen [1]) "	1,005.954	Verschiedene getr. Früchte	21.151
Mais "	429.830	Weine	43.816
Kaffee	113.215	Zuckerraffinate	184.143

Rohstoffe:

Baumwolle	14.066	Holz, Schiffbauholz (Cub. Fuss)	322.626
Hanf	37.397	Campecheholz	10.492
Ochsenhäute	23.854	Schafwolle	24.742
Verschiedene Häute	6.227	Steinkohlen	161.214

Halbfabricate und Fabrications-Stoffe:

Eisen, roh- und Gusseisen	25.420	Leinsamen (Hectoliter)	17.115
geschmiedet, gewalzt	94.210	Olivenöl	83.464
Brucheisen	10.833	Schwefel	44.485
Weissblech	7.284	Summach	59.894
Stahl	49.675	Talg	21.289
Garn, Baumwollgarn	19.726	Vallonea	76.625
Holz, Holzreifen, (Gebinde)	24.192	Vitriol	6.595
Fassdauben (Stück)	1,865.698	Zucker, roh, Melasse	25.524
Bretter "	3,133.551		

Fabricate:

Baumwollwaaren	64.744	Maschinen (Werth fl.)	363.795
Eisenwaaren, Nägel	21.101	Papier	39.857
Schmiedwaaren	29.894	Seife	19.542
Glas, Glaswaaren	58.211	Seilerarbeiten	11.279
Instrumente (Werth fl.)	148.104	Zündhölzer	15.705
Kurz- und Bijouteriewaaren	14.965		

Ferner Lumpen 45,595 Ctr., nicht besonders benannte Waaren pr. 206.411 fl.

b) Ausfuhr landwärts

Verzehrungsgegenstände:

Branntwein, Spiritus	5.649	Pfeffer	6.155
Rum	5.320	Piment	1.411
Kaffee	111.401	Reis	43.045
Sardellen	4.466	Südfrüchte Feigen	48.744
Südfrüchte, Orangen	34.270	Limonien und Citronen	55.912

[1]) Davon nach: Oesterreichischen Häfen 283.978 H. L., Frankreich 282.484 H. L., England 353.398 H. L., Belgien 35.095 H. L.

	Ctr.		Ctr.
Mandeln	42.749	zubereitet	5.147
Cibeben u. getrockn. Trauben	106.936	Weine, versch.	3.975
Tabak in Blättern	15.947	Zucker, raffinirt	34.030

Rohstoffe:

Baumwolle	262.888	Hanf	9.874
Häute, Ochsenhäute	14.488	Holz, Campecheholz	48.143
Lamm- und Ziegenfelle	9.520	Perlmutter	6.053
verschiedene Häute	18.761	Schafwolle	10.644

Halbfabricate und Fabrications-Stoffe:

Baumwollgarn	16.468	Harze, verschieden	17.344
Colophonium	42.604	Olivenöl	194.317
Eisen, Roheisen	19.819	Salpeter	6.511
Schienen, Tyres	28.018	Schwefel	47.906
Farbstoffe, Persis	1.957	Seesalz	40.100
Summach	9.092	Soda	47.182
Krapp	7.666	Vallonea	7.077
Catechu	2.398	Zucker, roh, Melasse, Syrup	13.749

Endlich ist aus der Gruppe der Fabrikate nur ein bedeutender Posten zu verzeichnen: Maschinen 15.410 Ctr.

Werth der Einfuhr und Ausfuhr i. J. 1861 nach den Ländern der Herkunft und Bestimmung.

über	Einfuhr seewärts Werth, Gulden	Ausfuhr seewärts Werth, Gulden		Einfuhr seewärts Werth Gulden	Ausfuhr seewärts Werth Gulden
a. Oesterreich	17,862.681	37,717.497	Schweden u. Norw.	77.507	96.871
b. übriges Europa und Levante:			Russland	1,602.343	377.890
Kirchenstaat	1,974.579	10,598.818	Türkei	11,699.824	8,252.908
Neapel	4,592.167	3,439.565	Moldau	305.829	15.594
Sicilien	1,746.079	976.239	Walachei	1,279.987	12.792
Jonische Inseln	808.297	2,279.827	Egypten	4,678,804	2,567.288
Griechenland	2,761.865	2,644.041	Tunis	—	27.854
Toscana	102.941	153.669	Summe	67,234.534	46,730.995
Sardinien	1,395.076	349.342	c. über transatlantische Plätze:		
Frankreich	3,840.178	4,473.116	S. Domingo	1,349.331	—
Algier	192	71.587	Span. Besitz. in		
Spanien	492.241	252.677	Amerika	822.981	78.583
Malta	126.961	737.157	Ver. Staaten	551.013	386.866
Gibraltar	28.576	24.773	Venezuela	482.994	—
Grossbritannien u.			Brasilien	5,348.710	880.949
Irland	21,632.696	7,064.189	Brit. Ostindien	176.295	—
Niederlande	5,876.625	1,307.653	Summe	8,731.324	1,346.398
Belgien	1,866.535	544.389	Dazu die Einfuhr		
Hamburg	170.160	362.268	u. Ausf. land-		
Preussen	185.072	31.489	wärts:	62,250.943	40,633.768
Dänemark	—	36.180	Hauptsumme	156,080.481	126,428.658

Also blieb der See-Verkehr Triest's mit den fremden Häfen Europa's, der Levante und den transatlantischen Küsten um ein Bedeutendes (27.8 Millionen) passiv. Der Export nach fremden Häfen zeigt seit 1857 keine Zunahme, ja diesem letzteren Jahre gegenüber sogar Abminderung (1857 Ausfuhr nach fremden Häfen: 54 Mill.).

Rhederei Oesterreich's.

Der Stand der österreichischen Handelsmarine war:

Fahrzeuge	im Jahre 1841	1851	1861
Schiffe langer Fahrt			
Zahl	555	560	596
Tonnen	145.125	174.688	229.466
pr. Schiff Tonnen	261·5	312	384·2
Grosse Küstenfahrer[1]			
Zahl	865	711	345
Tonnen	41.591	46.431	34.664
pr. Schiff Tonnen	48·1	65·3	100·5
Kleine Küstenfahrer[2]			
Zahl	1.798	2.140	2.355
Tonnen	17.439	26.718	44.437
pr. Schiff Tonnen	9·1	12·5	18·8
Zusammen: Schiffszahl	3.218	3.411	3.296
Tonnen	204.155	247.837	308.567
pr. Schiff Tonnen	63·3	72·5	93·5

Unter der Zahl der Schiffe langer Fahrt befinden sich i. J. 1861 61 Dampfschiffe pr. 21.838 T. und 12.110 Pferdekraft.

Ferner sind der Handelsmarine zuzuzählen 2.638 Fischerbarken pr. 10.992 T., und 3.904 Lichterschiffe und numerirte Hafenbarken pr. 12.510 T.

Im Ganzen war sonach der Stand der Handelsmarine: 9.838 Fahrzeuge pr. 332.069 T.

Die Bemannung der Fahrzeuge vertheilte sich i. J. 1859:

Fahrzeuge:	Bemannung
Schiffe langer Fahrt	8.443
Grosse Küstenfahrer	2.121
Kleine „	7.530
	18.094
Fischer- und numer. Barken, Lichterschiffe	16.570
	34.664

Die Zunahme des Tonnengehaltes der eigentlichen Seeschiffe (abgesehen von den Barken) betrifft die Schiffe langer Fahrt und die klei-

[1] D. h. solche, welche theilweise alle Häfen des mittelländischen Meeres besuchen, jedoch Gibraltar nicht passiren, theilweise nur zum Besuche einzelner fremden Küsten und Plätze berechtiget sind.
[2] Dieselben sind nur für die Fahrten zwischen den österreichischen Hafenplätzen patentirt.

nen Küstenfahrer, während die Zahl der grossen Küstenfahrer entschieden in Abminderung begriffen ist. Der mittlere Tonnengehalt eines Schiffes langer Fahrt hat von 1841—1861 um 47%, jener der kleinen Küstenfahrer um mehr als 100% zugenommen.

So erreicht heute die österreichische Handelsmarine nahezu den Tonnengehalt der preussischen [1]), an der Schiffzahl und Bemannung ist sie der letzteren bedeutend überlegen (1.701 Seeschiffe und 6.800 Mann Besatzung mehr, abgesehen von den Fischern und Barkenführern). Gerade aber dies numerische Verhältniss der Bemannung gibt bekanntlich für die Beziehungen der Handels- zur Kriegsmarine den Ausschlag.

Obgleich die Jahre 1859—1861 in keiner Weise dem Aufblühen der österreichischen Handelsmarine erspriesslich waren, ist deren Zunahme von 1851—1861 bedeutender, als jene der preussischen Rhederei. Der Tonnengehalt der letzteren mehrte sich von 1850—1861 um 23·4%, jener der österreichischen Handelsflotte von 1851—1861 um 24·3%.

Die Zahl der Dampfschiffe der österreichischen Rhederei ist um sieben Schiffe stärker als die Zahl der Dampfschiffe der vereinsländischen Handelsmarine.

Die See-Dampfschiffe gehören grösstentheils der Gesellschaft des österreichischen Lloyd (59 pr. 21.338 T. und 11.840 Pferdekraft). Deren Leistung war i. J. 1861:

Zurückgelegte Reisen (Zahl) . .	1.563
Durchlaufene Seemeilen . . .	885.423
Beförderte Reisende	229.048
„ Geldsendungen (fl.) .	96,758.300
„ Gebinde (Stück) . .	1,212.500
„ Centner	1,738.800
„ kleine Colli (Stück) .	42.200

Der Werth der Dampfschiffe wird mit 11,630.000 fl. beziffert.

Ferner besitzt die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft 2 Seedampfschiffe (pr. 270 Pferdekraft und 500 T.) für den Verkehr der Linie Galatz—Odessa.

Fluss-Schifffahrt.

Neue und vollständigere Nachweisungen über die Flussschifferei Oesterreichs liefern nur die Geschäftsberichte der k. k. ersten privilegirten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, deren Verkehr die Donau in ihrer Länge von Regensburg bis Sulina sammt ihren für Dampfschiffe fahrbaren Nebenflüssen in Oesterreich umfasst, im Ganzen 586 Meilen; davon auf

[1]) Vergl. die Zusammenstellung auf Seite 97.

österreichischem Gebiete 421 M. Doch sind diese Nachweisungen über den Verkehr auf der Donau nicht erschöpfend, weil selbe die Leistung der Ruderschifffahrt und der Dampfschiffe im Besitze anderer Gesellschaften oder Privater nicht beziffern. — Für den Verkehr der Weichsel enthält die Nachweisung auf Seite 112—113 einige Oesterreich berührende Notizen. Neue Daten über die Schifffahrt auf den übrigen Strömen Oesterreichs stehen uns nicht zu Gebote.

Die Leistung der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft stieg in folgender Progression:

im Jahre	Zahl der Fahrten	Zahl der Reisenden	Verschiffte Waaren Ctr.	Geld-Groups Mill. fl. ö. W.
1835	123	17.727	43.152	—
1840	452	125.293	412.925	9·6
1854	1.172	793.595	1,724.573	6·5
1850	2.537	1,401.842	5,253.772	17·9
1855	3.849	1,375.914	19,058.249	56·7
1860	5.534	1,152.532	30,993.264	48·2
1861	6.369	1,329.065	25,896.539	51·0

Bezüglich der Ergebnisse des Jahres 1862 ist zu erinnern, dass dasselbe bezüglich des Wasserstandes seit Beginn der Thätigkeit der Dampfschifffahrts-Gesellschaft das Ungünstigste war. Die Schifffahrt auf der Save war gänzlich gehemmt, beim eisernen Thor waren 17½ Meilen unfahrbar.

Die gesammte Verkehrsthätigkeit auf der Donau sammt Nebenflüssen, innerhalb der Grenzen der Monarchie, inbegriffen die Leistung der Ruderschifffahrt (bei letzteren jedoch die Strecke Passau—Linz ausgenommen), betrug: [2])

	Dampfschifffahrt Millionen Ctr.	Ruderschifffahrt Millionen Ctr.	Zusammen Millionen Ctr.
1847	3·3	12·0	15·3
1861	26·1 [3])	7·2	33·3

Die Ruderschifffahrt ist sonach durch die Concurrenz der Dampfschifffahrt sehr beeinträchtigt. Die Summe der auf der Donau jährlich beförderten entspricht circa einem Dritttheil der auf den österreichischen Eisenbahnen transportirten Gütermengen.

Der Verkehr der Fahrzeuge der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft vertheilte sich 1861 den einzelnen Strecken des Stromes nach:

auf der	Verkehrende Dampfschiffe	zurückgelegte Reisen	zurückgelegte Meilen	Transportirte Waaren Ctr.
oberen Donau [4])	98	5.876	269.673	23,274.856
unteren „ [5])	19	493	30.470	2,584.207
See	2	49	4.019	73.476

[1]) Ferner 660 Fortepiano's, 1.298 Wagen, 1841 Pferde, 55.074 Schweine.
[2]) Freiherr von Czörnig: Das österreichische Budget, Bd. II. S. 579.
[3]) Davon 2 Millionen durch den Verkehr der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft nicht angehöriger Dampfschiffe.
[4]) Regensburg-Orsova.
[5]) Orsova-Galatz-Sulina.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel war i. J. 1861:

95 **Rad-Dampfer pr. 11.253 Pferdekraft**
24 **Propeller „ 675 „**
437 **Waaren-Transportschiffe.**
21 **Schweinboote.**
16 **Kohlentender.**

Zusammen 119 Dampfschiffe pr. 11.928 Pferdekraft und 474 Transport-Fahrzeuge: im Ganzen 593 Schiffe. Deren Bemannung dürfte über 3.600 Individuen betragen. Auf den Werften der Gesellschaft waren 1.740 Arbeiter beschäftigt.

Es sei vergleichsweise erwähnt, dass die gesammte preussische Flussschifferei nur über 68 Flussdampfschiffe disponirt, während deren Zahl in Oesterreich, inbegriffen jene, welche die Binnenseen befahren, 150 beträgt.

Zolleinnahmen.

Die Brutto-Zollerträgnisse Oesterreichs betrugen:

durchschnittl. v.	Eingangszölle Gulden	% vom Werthe d. Einfuhr	Ausgangszölle Gulden	Durchfuhrzölle Gulden
1821—1830	10,625.185 [1])	—	1,649.140	234.905
im Jahre				
1841	17,650.534	$16 \cdot_{02}$	1,973.484	80.138
1851	22,707.555 [2])	$14 \cdot_{40}$	1,142.518	66.214
1856	22,007.198	$7 \cdot_{36}$	628.628	67.232
1857	20,138.766	$6 \cdot_{57}$	519.453	54.584
1858	21,349.375	$6 \cdot_{92}$	646.339	55.737
1859	14,082.186	$5 \cdot_{25}$	342.935	67.272
1860	12,702.040	$5 \cdot_{50}$	486.175	—
1861	12,587.705	$5 \cdot_{41}$	404.139	—

Der Zollertrag des Verkehres von Dalmatien ist unbedeutend. Der Einfuhrzoll dieses Landes betrug i. J. 1861: 262.688 fl. ($3._{3}$% vom Werthe der Einfuhr.) — Vom Jahre 1856 an ist die Belastung des Werthes der österreichischen Einfuhr percentual geringer als im Zollverein. Die Einfuhrzölle des letzteren stellen überhaupt i. J. 1861 den dreifachen Werth jener Oesterreichs dar. — Das Erträgniss der Rübenzuckersteuer war in Oesterreich i. J. 1861: 5,759.200 fl., das Quantum der verarbeiteten Rüben 14,318.000 Ctr.

---

[1]) Einschliesslich jener Dalmatiens.
[2]) Des allgemeinen Zollgebietes, so auch die folgenden Posten.

Herzogthum
HOLSTEIN.

Wenn gleich das Herzogthum Holstein (155 □ Meilen mit 544.000 Bewohnern) mit einem nichtdeutschen Staate im Handels- und Zollverbande steht, so sind doch dessen Handel und Verkehr, als jene eines deutschen Bundesgliedes, in die Statistik des Handels von Deutschland einzubeziehen. Im Zollverbande mit Holstein stehen ferner einige kleine hannoverische und hanseatische Enclaven. Das von der Nord- und Ostsee bespülte Land, dessen Boden trefflich cultivirt, ist dem Verkehre günstig situirt. Einfuhrgegenstände sind vorwiegend Colonialwaaren, Manufacturwaaren und andere Fabricate; Ausfuhrgegenstände: landwirthschaftliche Producte, insbesondere jene der Viehzucht. — Der Hafenplatz Altona gehörte zu den belebtesten Deutschlands.

Der **Ein- und Ausfuhrhandel** (excl. des Handels des Freihafens Altona) erreichte im J. 1860 nachstehende *Mengen* und (officielle) *Werthe* [1]):

	Menge Ctr.	Werth Thlr.
Einfuhr	4,384.300	12,354.300
Ausfuhr	4,336.700	12,278.600

Wichtigste Artikel der

Einfuhr

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Zucker, Syrup	189.958	1,624.190	Baumwollwaaren	6.048	587.430
Baumwollgarn	21.211	1,081.831	Tabak u. -Fabricate	32.387	536.533
Getreide, Mehl (Hectoliter)	380.304	956.106	Kaffee	39.613	445.641
Wollenwaaren	3.187	882.227	Holz (Cub. Meter)	310.000 43.392	408.371
Eisen, Eisenwaaren, Stahl	104.819	772.948	Nicht bes. benannte Waaren	1,260.018	1,668.750

[1]) Statistisches Tabellenwerk des Königreiches Dänemark, der Herzogthümer Schleswig und Holstein Bd. 22 Kopenhagen 1861.

Ausfuhr

	Ctr.	Thlr.		Ctr.	Thlr.
Getreide, Mehl (Hectoliter	1,114.641	3,385.375	Repssaat (Hectoltr.)	116.599	504.622
Butter	143.591	2,328.900	Schweine (Stück)	65.692	492.690
Hornvieh (Stück)	28.072	1,263.225	Glaswaaren	24.285	451.312
Pferde „	9.890	556.313	Lederwaaren, gem.	1.603	420.346

Es sei erwähnt, dass die Handelsbilanz Holsteins weitaus günstigere Verhältnisse zeigt, als jene des Königreiches Dänemark, denn während bei Holstein Ein- und Ausfuhr nahezu gleiche Werthe erreichen, war der officielle Werth der Einfuhr des Königreiches doppelt so gross, als der Werth von dessen Ausfuhr (Einfuhr $27._4$ Millionen Thlr., Ausfuhr $17._7$ Millionen Thlr.)

Bei der *Herkunft* und *Bestimmung* des *Waarenverkehres* von Holstein (mit den Enclaven) erscheinen 1860 mit grösseren Beträgen nachstehende Länder betheiligt:

über	Einfuhr Werth, Thlr.	Ausfuhr Werth, Thlr.	über	Einfuhr Werth, Thlr.	Ausfuhr Werth, Thlr
Hamburg	6,204.901	7,464.503	Russland	247.388	13.949
Altona	1,755.455	2,211.242	Hannover	196.351	248.500
Lübeck	788.325	667.090	Mecklenburg	143.500	229.210
England	573.938	709.015	Holland	90.493	210.228
Westindien	491.715	19.560	Belgien	1	218.365
Bremen	309.490	19.560			

Die directen Handelsbeziehungen des Zollvereins mit Holstein entbehren der Wichtigkeit [1]).

Der Transitoverkehr wird in den handelsstatistischen Publicationen Dänemarks nicht nachgewiesen.

Der **See-Schifffahrts-Verkehr** von Holstein [2]) beziffert sich i. J. 1860:

Flaggen: a. fremde.	Eingegangen Schiffe	pr. Tonnen	Ausgelaufen Schiffe	pr. Tonnen
Amerikanische	1	501	1	501
Englische	16	2.397	17	2.639
Hamburger	571	9.726	505	9.143
Hannoverische	1.398	16.146	1.375	16.107
Helgoländische	74	484	72	473
Holländische	53	3.216	57	3.498
Lübeckische	126	1.980	124	1.946
Mecklenburg	24	499	24	499
Oldenburger	7	324	7	324
Preussische	42	2.155	43	2.124

[1]) Bei der Ausfuhr des Zollvereins wurde ein bedeutender Betrag für die Richtung Holstein-Lauenburg nachgewiesen Abgesehen vom Abweichen der Werthberechnungen (für Dänemark's Zollgebiet gelten wie erwähnt, officielle Werthe), ist die Lösung des Widerspruches darin zu suchen, dass die Importe aus dem Zollverein nach Holstein und dem (in dem dänischen Handelsausweise nicht aufgenommenen Lauenburg zumeist der Durchfuhr (elbwärts nach Altona?) bestimmt waren.

[2]) Einschliesslich der Schifffahrtsbewegung von Altona.

Flaggen:	Eingegangen Schiffe	pr. Tonnen	Ausgelaufen Schiffe	pr. Tonnen
a. fremde.				
Russische	50	8.793	51	9.093
Spanische	2	501	2	501
Schwedische	129	11.756	126	11.508
Zusammen	2.493	58.479	2.404	58.266
darunter beladene Tonnen		43.176	bel. Tonnen	11.616
b. einheimische.				
Dänische	17.804	250.710	17.746	250.383
darunter beladene Tonnen		156.228	bel. Tonnen	109.158
Gesammte Schifffahrts-Bewegung . . .	20.297	309.189	20.190	308.649

Wie aus dem mittleren Tonnengehalte der verkehrenden Schiffe zu schliessen, ist bei derselben die Cabotage mit kleinen Fahrzeugen vorwiegend betheiligt.

Nach der *Herkunft* und *Bestimmung* vertheilte sich im Allgemeinen die Schifffahrtsbewegung:

	Schiffe	pr. Tonnen	davon belastete Tonnen	% der belasteten Tonnen
aus		Eingegangen		
inländischen Häfen	9.010	128.682	79.535	61.9
fremden „	11.287	180.561	119.869	66.4
nach		Ausgelaufen		
inländischen Häfen	8.926	126.479	48.125	38.1
fremden „	11.264	182.170	72.649	56.7

Der Seeverkehr von Holstein concentrirt sich vorzugsweise in den beiden Häfen Kiel und Altona. Die Schifffahrtsbewegung von *Kiel* (nur die handelsthätig verkehrenden Schiffe werden nachgewiesen) war im J. 1860:

	Schiffe	pr. Tonnen	davon beladene Tonnen
Dänischer Flagge		Eingelaufen	
aus			
inländischen Häfen . .	2.859	52.954	41.061
fremden „ [1]) .	321	18.748	18.218
Fremder Flagge			
aus			
inländischen Häfen . .	15	1.204	196
fremden „ . .	196	19.692	19.262
Zusammen	3.391	92.598	78.737
Dänischer Flagge		Ausgetreten	
nach			
inländischen Häfen . .	2.940	56.038	14.440
fremden „ . .	273	16.624	5.696
Fremder Flagge			
nach			
inländischen Häfen . .	9	413	—
fremden „ . .	195	20.082	992
Zusammen	3.417	93.157	21.128

[1]) Bei den fremden Häfen ist der Verkehr mit dem Freihafen Altona inbegriffen.

Dem Gesammt-Tonnengehalte der verkehrenden Schiffe zu Folge gehört Kiel zu den deutschen Häfen dritten Ranges, nach dem mittleren Tonnengehalte der Fahrzeuge zu schliessen, hat die Küstenschifferei für diesen Hafen vorwiegende Bedeutung. Transatlantischer Verkehr besteht nicht. Unter der Summe der unter fremder Flagge eingetretenen Schiffe waren: 158 Schwedische, 97 Russische, 63 Preussische, 39 Holländische, 27 Hannoverische, 17 Hamburger.

Weitaus wichtiger ist der Schiffahrtsverkehr von *Altona,* welche Stadt ihrer Schifffahrts- und Handelsbewegung nach zu den deutschen Häfenplätzen ersten Ranges gehört. Altona unterhält nicht unbedeutenden Verkehr mit transatlantischen Plätzen; leider mangeln uns vollständige Nachweisungen über dessen Verkehr. Die Schifffahrtsbewegung zwar wird in dem übrigen dänischen Tabellenwerk mitgetheilt, aber keine Handelsausweise. Doch können wir in letzterer Beziehung einige Nachweisungen des Hamburger handelsstatistischen Bureau's benützen.

Die Schifffahrtsbewegung Altona's weiset von 1851 bis 1861 mässige Mehrung nach:

	angekommen von transatlantischen Plätzen		europäischen Plätzen		Zusammen	
im Jahre	Schiffe	pr. Tonnen	Schiffe	pr. Tonnen	Schiffe	pr. Tonnen
1851	41	12.378	1.535	111.838	1.576	124.218
1860	110	36.696	1.468	117.972	1.578	154.668

Unter den transatlantischen Ländern war es Brasilien, welches die meisten Schiffe nach Altona entsendete (63), unter den fremden europäischen Staaten Helgoland und Plätze an der Niederelbe (347), ferner England (316); aus Dänemark und den Herzogthümern kamen 441 Fahrzeuge an.

Ferner ist der Elbefluss-Verkehr Altona's bedeutend. Von der Oberelbe gelangten an 297 Fahrzeuge pr. 16.973 T., von der Nieder-Elbe 3.223 pr. 55.734 T., dann Fischerfahrzeuge aus der See 583 pr. 9.369. T. — so beziffert sich der gesammte Schiffverkehr angekommener Fahrzeuge auf 5.681 pr. 236.040 T.

Directe Nachweisungen über den ganzen Umfang des Handels von Altona stehen uns nicht zu Gebote. Am wichtigsten sind die Beziehungen des Verkehrplatzes zu Hamburg. (Vergl. S. 7 und 9). Als Gegenstände des directen See-Importes im Jahre 1860 beziffert das handelsstatistische Bureau Hamburgs folgende:

aus transatlantischen Plätzen.

	Ctr. netto		Ctr. netto
Kaffee	391.750	Guano	64.030
Zucker	40.910	Thran	22.830
Tabak	1.840	Wolle	50
Reis	14.020	Baumwolle	9.000
Farbhölzer	54.030	andere Artikel	26.790
Salpeter	34.310	Summe	659.560

aus Häfen Europa's und der Levante,

Kaffee	37	Roh- und Stang. Eisen	19.180
Thee	3	Eisenbahnschienen	4.610
Zucker	3.410	Steinkohlen	1,328.190
Tabak	1.470	Guano	6.070
Reis	12.250	Thran	48.470
Getreide	165.710	Wolle	2.800
Rum	60	Baumwolle	670
Häringe	30.530	Baumwollgarn	890
Farbhölzer	270	andere Artikel	280.430
Salpeter	3.360	Summe	1,908.410

Die **Handelsmarine** Holsteins zählte 1860: 1.340 Schiffe pr. 45.022 T. (34.₂ T. pr. Schiffe); ein Dritttheil der Fahrzeuge und Tonnen des Königreiches Dänemark. Davon entfielen auf die Rhederei Altona's 141 Schiffe pr. 11.464 T. Offenbar sind unter der Schiffszahl Holsteins auch die kleinen Küstenfahrer, Fischer- und sonstigen Barken mitinbegriffen, wie aus dem geringen mittleren Tonnengehalte zu schliessen. Dampfschiffe hat die Rhederei Holsteins nicht.

Stand der Handelsmarine Deutschlands im Jahre 1860.

Staaten	Schiffe langer Fahrt				Zusammen Schiffe langer Fahrt		Küstenfahrer		Summe	
	Segelschiffe		Dampfschiffe							
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Hamburg	469	176.310	17	13.578	486	189.888	—	—	486	189.888
Bremen	249	153.440	8	11.310	257	164.750	—	—	257	164.750
Lübeck	53	12.450	3	750	56	13.200	—	—	56	13.200
Zusammen die Hansestädte	771	342.200	28	25.638	799	367.838	—	—	799	367.838
Mecklenburg	395	146.628	10	1.731	405	148.359	—	—	405	148.359
Holstein [1])	326	22.764	—	—	326	22.764	1.014	22.258	1.340	45.022
der Zollverein:										
Preussen [1])	996	— [2])	48	— [2])	1.044	325.344	[3]) 651	16.914	1.695	342.248
Hannover [4])	[5]) 827	97.500	5	1.800	832	99.300	—	—	832	99.300
Oldenburg [6])	247	57.600	1	300	248	57.900	390	12.380	638	70.280
Zusammen der Zollverein	2.070	—	54	—	2.124	482.534	1.041	29.294	3.165	511.828
Oesterreich	[7]) 880	242.297	61	21.833	941	264.130	2.355	44.437	3.296	308.567
Hauptsumme: der deutsche Staatenbund	4.442	—	153	—	4.595	1,285.625	4.410	95.989	9.005	1,381.614

[1]) Die Fahrzeuge von weniger als 30 Tonnen Tragfähigkeit wurden als Küstenfahrer verzeichnet.
[2]) Den Tonnengehalt der Segel- und Dampfschiffe fanden wir nur cumulativ angegeben, vergl. S. 97.
[3]) Darunter 20 Dampfschiffe.
[4]) Im Jahre 1858.
[5]) Küstenfahrer inbegriffen.
[6]) Im Jahre 1859.
[7]) Inbegriffen die grossen Küstenfahrer. Schiffe dieser Tragfähigkeit sind bei den Ausweisen der übrigen deutschen Küstenstaaten überall denen langer Fahrt zugerechnet.